BARE POPARIĆ

PREGLED POVIJESTI POMORSTVA

DIO · I ·



BARE POPARIĆ

PREGLED POVIJESTI POMORSTVA

DIO I.

OD NAJSTARIJIH VREMENA DO IZUMA PAROBRODA

ZAGREB 1932.

REDOVNO IZDANJE MATICE HRVATSKE ZA GOD. 1932.

TISKARA KUZME ROŽMANIĆA

Proteklo je preko pola stoljeća, otkad je „Matica Hrvatska" počela da ispunja osjetljivu prazninu u našoj znanstvenoj književnosti, namijenjenoj široj javnosti, izdavanjem „Svjetske Povijesti" među svojim redovnim godišnjim izdanjima.

Kako se u tim izdanjima nije moglo dati pomorstvu onoliko mjesta, koliko ono zaslužuje, dopunjuje ona evo sada taj nedostatak ovim „Pregledom Povijesti Pomorstva", što ga je, po najboljim pomagalima, priredio njezin član radnik prof. Bare Poparić.

Ovaj I. dio Povijesti pomorstva ide do početka XIX. stoljeća, naime do izuma parobroda, s kojim izumom uopće počinje nova epoha u povijesti ljudskoga roda, a u gospodarstvu svih naroda gotova revolucija.

Ovim se književnim darom „Matica Hrvatska" pouzdano nada da će postići dvostruku svrhu: poučnu i odgojnu. Ona je naime osvjedočena, da će s pomoću ove knjige mnogi njezin član znatno proširiti svoju naobrazbu, a svaki će bolje shvatiti važnost i zavoljeti sinje more, koje ustrajno plače i miluje našu dragu obalu, na kojoj sjedimo već punih trinaest stoljeća, a možda i još davnije.

U Zagrebu, u listopadu 1932.

Matica Hrvatska

Mjesto predgovora.

U pradavno doba već se sve životinje bijahu pokorile volji pradavnoga, vrlo primitivnog čovjeka. On ih je mogao po miloj svojoj volji da ubija, pa su stoga one, dok bi ga ugledale, bježale na sve strane.

Taj pradavni čovjek bijaše tijekom vremena istražio mnoge nepoznate krajeve, jašući na dotle još neukroćenim konjima, i kudagod je on doprô, sve je zaposjeo; zagospodovao je nad svime.

Ali, ta luda trka pradavnoga primitivnog čovjeka, i to njegovo neograničeno osvajanje novih krajeva naiđoše najedared na nepremostivu, golemu, nepreglednu silu vode, pred kojom se njegov konj nemoćno propinjao, ali dalje nije mogao. A valovi one goleme vode kao da su skladali neobičan zbor, koji kao da izražavaše u ritmičkoj melodiji glasove poziva i prezira.

Dakako, pradavni je čovjek trebao možda dugi niz stoljeća, da sagradi splav, na kojoj je prošao najprije s jedne obale rijeke na drugu. Poslije tog uspjeha trebao je opet, Bog zna, koliko vremena, dok je s pomoću vatre izdubao balvan i stvorio nešto nalik današnjoj još uvijek primitivnoj pirogi istočnih naroda. I s tom pirogom dospio je iznenada do ušća duge rijeke, niz koju se bijaše spustio.

A kad je pradavni, još uvijek primitivni, čovjek ugledao more, valja da se je stresao od užasa. Možda je on opet čitav niz stoljeća odvraćao svoj pogled od one nepregledne plave površine, koja je na mahove bila mirna kao ulje, da se odmah zatim razbijesni, te da uz silnu buku i lomljavu ili obara obalne hridi, ili se nadaleko po žalu razlijeva.

Pradavni je čovjek tu silnu nepreglednu površinu najprije zamrzio, dok se mržnja nije prometnula u divljenje, a ovo u čeznuće. Ipak, valja da je proteklo mnogo stoljeća, prije nego li se je pradavni čovjek toj golemoj plavoj površini i povjerio.

S vremenom se je ljudski rod umnožio. Stvorili se razni puci i narodi. Počela se javljati duševna darovitost, a s njome i odvažnost kod pojedinaca. I čovjek se počeo usuđivati da pomišlja, kako bi osvojio i zagospodario tim hirovitim, ali uvijek

strašnim morskim elementom, da se s tom borbom uputi k stazi slave i veličine, štono će tijekom stoljeća stvoriti kulturu, s kojom će se čovjek konačno proslaviti.

I tako, jednoga dana, čovjek, pradavni onaj čovjek, drznuo se, da ipak započme s osvajanjem mora. Taj se čovjek po svoj prilici još uvijek odijevao kožom zvjeradi, tkanine možda još nije poznavao, a sjedio je na obali mora zaokupljen brigom, kako li će bolje usavršiti brodicu, da uzmogne zaploviti tim morem. A kad se je konačno odvažio na taj sudbonosni korak, taj je čas bio jedan od najvažnijih u povijesti ljudskoga roda. — Pjesnik se[1]) jedan kod tog događaja zaustavlja, da nam prikaže — razgovor? Ne! — Prepirku? — Svađu? — Uzmite, kako vam drago. — Pjesnik taj nam opisuje prijetnje morskoga bijesa, i neustrašivo ustrajno odolijevanje čovjeka u borbi prirode:

Kad je more ugledalo čovjeka u primitivnoj brodici, koja još ne imađaše zgodna kormila, koja bijaše bez pravog sidra, a jedro joj još možda bilo kožnato, upravilo mu je prikor i prijetnju:

„Zašto si ti, čovječe, nametniče prirode, ti, koji si stvoren zadnji, zašto si pogazio naš zakon?

„Ti si, doista, ukrotio bijesne konje, ti si poubijao nebrojene lavove, — ošišao si ovce i ujarmio volove; voćke prigibaju svoje granje, da ti ponude svoje plodove, da budu na doseg tvojoj ruci; pseto upire svoje oči u tvoje, da se domisli tvojoj želji, koju će spremno ispuniti; pa zar ti sve to nije dosta, zar sve to ne može da zasiti tvoje požude?

„Pazi, ti maleni, sitni stvore, da ja mogu ciglim jednim udarcem vala razbiti tvoj brod! Čuvaj se! . . . . jer ću ja s nasladom promatrati, kad bude tvoja krv curkom curila niz bokove tvojih brodova, makar će ta krv svojim crvenilom časkom zamutiti opalne moje vode . . . . . — Ja ću, čovječe, u svojim ponorima progutati nebrojena tjelesa tvoje djece; ja ću, u dubinama, kuda svjetlost ne dopire, ta tjelesa rastrojiti, pa će njihove ostanke žderati moja fauna!

„Ja ću, čovječe, s najvećom nasladom promatrati tvoju udovu i tvoje kćeri, kako se u grčevitom plaču lome i padaju na koljena na mojim žalima! Njihovu će kosu rasplesti i vijati vihor, a odjeću će im promočiti škropac i pjena moga valovlja! Slušat ću, kako one mole i zaklinju, kako traže od mene, da im povratim muža, zaručnika, oca, brata; a ja ću na sve te molbe i zaklinjanja uzvraćati tek s poruglјivom lomljavom moga valovlja, koje će se kotrljati po žalu tvojih obala, da uništi tvoja naselja, a usput da izbaci na ta žala iznakažena tjelesa tvojih sinova, omotana mojom mahovinom i prekrita sitnim školjkama!

[1]) Cf. *Guido Milanesi:* Thàlatta. Rapsodia marittima. Milano. 1910.

„Gledat ću, čovječe, tvoje jarbole polomljene, i kako tvoja razderana jedra nemoćno klopoću na vjetru; slušat ću očajne vapaje lude tvoje djece, koja će se, oponašajući loši tvoj primjer, usuditi, da i ona zaplove po mojim vodama, dok ih ne unesreći orkan, koji nije drugo do li jednostavni moj hir.

„Ja ću, sitni crve, podići iz mojih dubina goleme hridi, školje i podvodne grebene, da zakrčim put tvojim brodovima, pa ću s nasladom promatrati, kako se probušena njihova korita spuštaju u moje dubine, da tu, u mojim ponorima, oko njih zaplešu svoj mrtvački ples gorostasni polipi i ostale moje nakaze!

„Promisli, čovječe, koliko će se suza, koliko će se krvi tvoje pomiješati s mojim vodama! — samo stoga, što si pogazio zakon . . . . . . !

Ali čovjek moru odgovori:

„Ti mi se groziš? — Badava se groziš, jer ću te ja pokoriti! — Znaj, da ću ja izgraditi luke i goleme valobrane, da zaštitim svoje obale, da ponizim tvoje staro hvastanje, što si stvoreno prije mene! — Pod golemom težinom mojih brodova tvoji će valovi stenjati i ukrotit će se! — Ja ću te razdirati najprije mojim veslima, zatim ću uzeti tvoje vjetrove u službu jedara mojih, dok najzad svojim propelerima ne počnem kidati tvoje grudi, doklegod ne priznaš, da sam te svladao, doklegod ne zamoliš od mene milost! — Prijetiš mi tvojim strmim hridinama, tvojim školjima i podvodnim grebenima? — Ja ću baš na njima olovom zaliti visoke svjetionike, da osvijetlim tminu i tako osujetim tvoje zasjede. — Tvoje ću pak ponore istražiti na sve strane; pače, na tim ponorima položit ću beskrajna kovana užeta, što će raznositi svijetom moju misao i moju volju, a sve po utrobi tvojoj, divlje more!

„Prijetiš, da ćeš probijati, da ćeš razdirati moje brodove? — Znaj, da će se svaki izgubljeni brod nadomjestiti tucetom novih; — da će za svaku prekinutu mornarsku mišicu istupiti tisuća novih, čilih! — da će crninu jedne udovice zamijeniti stotina vijenaca mladih mornarskih nevjesta! — da će žalobno brecanje mrtvačkog zvonca zaglušiti svečana zvonjava nebrojenih zvona, i da će se ta zvonjava razlijegati poput himne slave iz nebrojenih gradova, što će se iznizati baš na tvojim obalama!

„Čuj me, More! I kad bi, kojim čudom, tvoji valovi ispili svu krv moje djece, i kad bi preostala od te silne krvi samo jedna kapljica, znaj, da bi iz nje opet iskrsnuo Čovjek, koji predstavlja snagu, kojemu je suđeno da vlada!"

Nije more ostalo dužno odgovora. Ono se je nebrojeno puta izrugivalo nemoći čovjeka — hvastavca, i ta se svađa u stoljeća i milenije protegla. — I teški, strašni, neumoljivi su bili ti razmaci vremena, ali u njima nije čovjek nikad uzmaknuo. Borio se naj-

prije snagom svojih mišica na veslima, a zatim je upregnuo vjetar u svoja jedra. I tako je povijest svijeta mogla da zabilježi i asirske i egipatske, i feničke i kartaške, grčke i rimske brodove, koji se neprestano usavršavahu u borbi s morem. Ta se je borba nastavila galijama i đemijama Srednjega i Novog Vijeka, kad je čovjek pregnuo, da otkrije nepoznate zemlje i narode, dok parobrod, poslije Fultonova pronalaska, zadnjih stotinu godina, ne preokrenu lice čitavomu svijetu; da proslavi konačnu nesumnjivu pobjedu čovjeka nad morem, kadagod čovjek nije bio neoprezan, nemaran, ili obijestan na tom ljutom megdanu. Parobrod se ne obazire ni na morski bijes, ni na udaljenost jednoga kopna od drugoga, već ponosno nosi maslinu mira između naroda, zbližuje udaljene narode, izmjenjuje proizvode između najudaljenijih krajeva, širi svuda znanost i uljudbu, dok nije konačno, s iznalaskom podmornice, svaki i najmanji primorski narod dobio u ruke sigurno oružje, da se obrani i da ne klone ni pred najjačom silom!

I.

Važnost mora.

Poznata je u svijetu negdašnja lozinka glasovitih pomoraca grada Bremena „Navigare necesse, vivere non necesse“, što bi značilo, da je čovjeku nužnije ploviti, nego li živjeti. Ma koliko ta lozinka izgleda pretjerana, ipak, poslije velikoga svjetskog rata, čini se kao da su je prigrlili svi pomorski narodi. Danas se svuda, po svim brodogradilištima svijeta, grozničavo radi oko gradnje novih brodova, trgovačkih i ratnih, i kao da se svi pomorski narodi natječu, koji će sagraditi golemije i brže brodove. Čini se pače, kao da danas za sve pomorske narode nema aktuelnijeg pitanja od pomorskog, i da su baš ta pomorska pitanja između velesila nekakav kamen smutnje, koji bi mogao da se izvrgne u veliki krvavi sukob.

Povijest čitavog svijeta i svih vijekova dokazuje, da je more bilo uvijek izvor blagostanja, moći, ugleda, kulture svih pravih pomorskih naroda; da je more bilo uvijek ono poprište, na kojem se je u svim velikim sukobima konačno rješavala sudbina mnogih država i naroda, i da je more onaj megdan, na kojem se je čovjek počeo da ogledava s grubom silom prirode, da je konačno i svlada, što se je u naše doba i dogodilo. Rekosmo: pravi pomorski narodi, jer se ne može nazvati pomorskim svaki onaj narod, koji posjeduje komad obale, koju plače more, kao što se ne može nazvati pravim ratarom čovjek, koji posjeduje i njiva i oranica i vinograda, ali ih ne obrađuje; tako se može zvati samo onaj narod, koji se, posjedujući morsku obalu, okorišćuje morem, koje tu obalu plače, i to tako, što se posvećuje pomorstvu, pa ribarstvu. Za narod, koji raspolaže komadom obale i znade crpiti iz mora najveće koristi, nije odlučno, koliko on četvornih kilometara zemljišta posjeduje, ni koliko milijuna stanovnika broji, nego da se žitelji te primorske zemlje dušom i srcem posvete pomorstvu, pa eto ti blagostanja i u onim krajevima, gdje se priroda maćuhom nazvati može. Kad ne bi bilo tako, i

kad bi za sreću i napredak naroda bili odlučni četvorni kilometri i milijuni žitelja, Rusija u Evropi, a Kitaj u Aziji bile bi najsretnije zemlje s najsretnijim narodima!

Statistika, uz povijest, u tom nam je pitanju najvažnija. Ne možemo utvrditi, da je priroda bila baš škrta u zemljama, gdjeno Hrvati od početka Srednjeg vijeka obitavaju, jer su, općenito uzeto, ti naši krajevi od Boga blagoslovljeni, pa ipak se je baš iz tih krajeva, napose iz primorskih dijelova, narod selio prije velikog rata, a seli se eto i poslije njega. Prije rata se selio, jer su glavni faktori držali hrvatske obale samo zato, da one čitavoj velikoj državi dadu značaj velesile, dok smo poslije rata zatečeni nepripravni za veliku pomorsku utakmicu, jer su nam mirovni ugovori oduzeli skoro čitavo ratno brodovlje, a od trgovačkog nam ostaviše tek ono male kabotaže, premda smo po pravu i zdravom razumu morali da naslijedimo mnogo i mnogo više. S našim brodovljem, ratnim i trgovačkim, namirivale se odštete onima, kojima su neprijateljske podmornice zadale gubitaka u brodovlju, baš onako, kako se je u doba turskih i napoleonskih ratova komadima našeg teritorija kupovao mir kod neprijatelja.

Blagotvorni utjecaj mora na sudbinu doista sićušnih naroda želimo osvijetliti s nekoliko podataka iz sadašnjice i prošlosti.

Svratimo časkom našu pozornost na kraljevinu Nizozemsku. Ona nema više od 33.000 km², dakle manje od sadanje Savske banovine za kakvih desetak tisuća kilometara, ali zato broji do sedam milijuna žitelja, dvostruko više nego li današnja Savska i Primorska banovina zajedno, a preko polovice broja žiteljstva čitave Jugoslavije. Takova država, kad bi bila naseljena kao Nizozemska, brojila bi prema svojoj površini preko pedeset milijuna žitelja! A Nizozemska nema ni naših divnih hrastovih ni bukovih ni jelovih šuma; nema ona ni naših vinograda, pogotovo naših maslinika; nema ona ni naših ruda ni uopće našega podzemnog bogatstva, a onda znatan dio Nizozemske, u doba plime, poplavilo bi more, da se oni žitelji ne brane ogromnim umjetnim i prirodnim nasipima. Nizozemska nema ni našeg mramora, ni našeg asfalta, ni naše pakline, ni našega bauksita. Ona nema svega onog, čime je dragi Bog nadario našu lijepu domovinu, pa ipak ta državica spada među najbogatije zemlje na svijetu, i taj narodić pristaje u kolo prosvijetljenih naroda. Nema onamo prosjaka, ali nema ni analfabeta. Iseljivanje je neznatno, ali i to u vlastite kolonije. Industrija i trgovina onamo cvatu. Malen je to narodić, ali živi u svakom dobru. Zapravo ni nema svog jezika, jer govori neko njemačko narječje; ali on je to narječje podigao na dostojanstvo jezika, te posjeduje vrlo lijepu književnost, dok se njegova umjetnost, osobito slikarska, slavi pod holandeskim imenom po

čitavom svijetu. A odakle Nizozemskoj to golemo blagostanje i taj rijetki napredak? To se može pripisati isključivo činjenici, što su se Holandezi, još od pamtivijeka, predali dušom i srcem, inače svome najljućem neprijatelju, moru; što su baš na moru, makar im ono danomice ugrožava opstanak doma, tražili svoju sreću. Doista, zemlja je njihova malena, ali je danas na čelu čitavoga jednog kolonijalnog carstva, koje broji do 50 milijuna duša. U tom se carstvu nalazi otok Java, najnapučeniji otok na svijetu, koji brojem žiteljstva nadmašuje skoro pet puta peti kontinent, Australiju! A što je namaklo Nizozemskoj to kolonijalno carstvo? Njezino pomorstvo; pa stoga nije čudo, što bi se u samom njezinom gradu Amsterdamu moglo udobno smjestiti pučanstvo čitave naše Dalmacije; dok broj žiteljstva u samim gradovima Haagu i Rotterdamu dosiže, a i nadilazi ono u gdjekojoj našoj banovini! Eto to su čudesa mora, kad čovjek, čiju obalu to more plače, znade, da se tim morem i okoristi.

Ali i Norveška nam pruža možda još tipičniji primjer, što sve može da učini more od još manjega pomorskog naroda! Norveška doduše broji u četvornim kilometrima po prilici, koliko i kraljevina Italija, ali koja korist, kad nema više od desetak tisuća četvornih kilometara plodna zemljišta. I makar ta zemlja nema više od 2,800.000 žitelja, ipak bi i to žiteljstvo poginulo od gladi, kad se ne bi znalo okoristiti morem, kao izvorom svakog blagostanja i napretka. Ni u Norveškoj nema podzemnog bogatstva, napose ugljena; nema, osim šuma, ništa od onoga zamjernog prirodnog bogatstva, kojim raspolažemo mi nad zemljom i pod zemljom, pa ipak ta kraljevina uživa velik ugled svuda po svijetu, i o njezinu se narodu svuda s najvećim poštovanjem govori. Taj je narodić bogat; a otkud mu bogatstvo? Iz mora! Taj se narodić od davne davnine posvetio pomorstvu, pa nije čudo, što je prije velikoga rata norveška trgovačka mornarica bila četvrta na svijetu (iza engleske, njemačke i sjevero-američke); a i danas, poslije groznoga svjetskog pokolja, i kad su države pobjednice porazdijelile međusobno brodovlja pobijeđenih, i k tomu posagradile milijune tonaže, Norveška, sa svima velikima gubicima radi podmorničkog rata, zaprema još uvijek osmo mjesto, i to: 1. Velika Britanija, 2. Udružene sjevero-američke države, 3. Japan, 4. Francuska, 5. Njemačka, 6. Italija, 7. Nizozemska, 8. Norveška. Ali kod tog razređivanja treba držati na umu, da se brodska tonaža Italije, Nizozemske i Norveške kreće oko 2,500.000 tona, s tom razlikom, da u Norveškoj otpada na svakog žitelja 1 tona, dok u Italiji 1 tona otpada na svakih 16, u Nizozemskoj na svaka 3, a u samom Japanu na svakih 18 žitelja. To znači, da je Norveška relativno sačuvala skoro svoj predratni položaj u pogledu tonaže trgovačke mornarice. Norveška se zastava i danas vije po svim

morima, pa ćete naći norveški brod u svima većim lukama svijeta. Norvežani prevoze robu svih naroda, privređuju novac svake valute, oni su pravi „kirijaši“ čitavoga svijeta; ali zato njihovi kapetani, koji su ponajviše i brodovlasnici, prinose svu zaradu u svoju domovinu i podižu u njoj blagostanje, tako da ni u Norveškoj nema prosjaka, kao što ni u Nizozemskoj, a nema ni analfabeta, dok je sam narod i imućan i još uvijek vrlo čudoredan. A Norvežani se ne bave samo velikom plovidbom, već i ribarenjem, i to naveliko, te njihovu sušenu i konzerviranu ribu troše svi narodi, njihovo riblje ulje prodaje se po svim ljekarnama, i tako svi narodi svijeta pridonose svoj obol za blagostanje toga narodića u Sjevernoj Evropi.

Takva čudesa stvara more!

Treba li da se još spomene i Velika Britanija? — Kad je ta država postala moćna i bogata? — Kad je dobila premoć na moru? — I zašto ona ima danas prvu riječ među svim narodima i državama svijeta? Zato, što joj se zastava vije na svim morima, jer joj je mornarica, trgovačka i ratna, najjača na svijetu, i jer joj je ta golema njezina pomorska sila pribavila vlast nad četvrtim dijelom čitavoga ljudskog roda. Kad bi se kojim čudom moglo oduzeti Velikoj Britaniji njezino brodovlje, ona bi se zagušila u svojim maglama, jer ne bi nikako mogla da prehrani svoga žiteljstva! Golemi imperij Velike Britanije možda je najveće savremeno čudo mora!

Ali more je i poprište, na kojem se je više puta riješila sudbina narodâ i državâ. To je sjajna povijesna istina, kojoj nalazimo potvrde na svakoj drugoj stranici ljudske povijesti. Bez pomorske sile veliki osvajači nikada ne stvoriše ništa trajno. Ni Aleksandar Veliki, ni Karlo Veliki, ni Napoleon Veliki ne zališe olovom temelje svojih prostranih država, jer ili ne shvatiše važnosti pomorstva, ili, ako se na moru i ogledaše s neprijateljem, doživješe neuspjehe. Poznata je Napoleonova riječ: „Ne tražim od mojih admirala, da potuku Engleze, već da zabave u podaljim vodama englesko brodovlje cigla četiri sata, dokle se iskrcam na britsko tlo, i Velika je Britanija slomljena!“ — Ali Napoleonovi admirali ne izniješe do li poraza; najprije kod Abukira, a kasnije kod Trafalgara; dok proglašena Napoleonova kontinentalna blokada nije uopće uspjela, kao što nije uspjela ni njemačka u svjetskom ratu, jer nije bila efektivna. Da nije Velika Britanija imala svoga brodovlja, ne bi ona bila u položaju, da finansira države neprijateljice Napoleonove; a dok on ne uzmože da slomi Englezâ na moru, badava mu napori i zamjerni uspjesi na kopnu. Porazi kod Abukira i Trafalgara bili su odveć osjetljivi, a da bi uspjesi kod Slavkova i Wagrama bili mogli da urode nečim trajnim. Da

je Napoleon iznio na moru pobjede mjesto poraza, ili, da nije, kao prvi konzul, u prvoj republici, onako nepromišljeno odbio Roberta Fultona, izumitelja parobroda, sam Bog znade, kako bi danas izgledala karta Evrope, jer stvoritelj prvoga carstva u Francuskoj ne bi doista bio onako bijedno svršio svoje dneve na otoku sv. Helene. — I doista, dogodilo se, a i sveudilj se događa, da je i u životu pojedinca, kao i u životu naroda i država, jedan jedini čas duševne zablude urodio najtežim posljedicama, kojiput s katastrofama.

Mnogima nam je još u živoj uspomeni rusko-japanski rat. Znademo, koliko je napora i krvi on stajao; koliko je tisuća lješina trebalo da napuni jame naokolo Port-Artura, da se uzmogne poduzeti zadnji juriš na tu tvrđavu; sjećamo se bitke kod Mukdena, koja se bijaše protegla u tjedne; sjećamo se također, da golemi ruski kolos nije nikako mogao da smrvi malenog Japanca, dok je japanska vojska imala pomorsku vezu s otadžbinom. Što je tad preostalo Rusiji? Ili uzmaknuti, ili uništiti pomorsku silu Japana. Rusi se odlučiše na ovo potonje: odaslaše u daleki Istok, iz Baltika, čitavo svoje ratno brodovlje, koje je, kako znademo, našlo svoj grob u morskim ponorima Cušime. Japanci tad potopiše 22 golema ruska broda, 7 ih zaplijeniše, 6 razoružaše u neutralnim lukama, a jedva 3 broda se probiše do Vladivostoka, da donesu vijest o užasnom porazu. Rusi su na prvi dan Duhova 1905. god. izgubili čitavo svoje ratno brodovlje, propale su im u moru milijarde vrijednosti, i nije im preostalo, već da prezrenom Japancu, uz teritorijalne ustupke, prepuste prvenstvo na krajnom Istoku i dadu mjesto u zboru velevlasti. Eto, kolike je posljedice donio sa sobom jedan jedini neuspjeh na moru!

Španija je god. 1898. izgubila konačno svoj kolonijalni posjed u Aziji i u Americi, poslije dvije kratkotrajne bitke na moru: jedna je bila kod Cavite u Filipinskom otočju, a druga kod Santjago de Cuba. U te dvije bitke, američke su eskadre uništile čitavo ratno brodovlje španjolsko, a da nisu izgubile ni ciglog čovjeka! Kako su pomorski uspjesi bili podigli Španiju do najveće moći, tako su ju neuspjesi na moru konačno potisnuli među države drugog reda.

Moglo bi se još nanizati sličnih događaja iz svjetske povjesnice, ali zato ćemo ovdje još imati prilike. Dodat ćemo još samo jednu stranicu iz naše domaće povijesti, koja se tiče negdašnje Dubrovačke republike. Jasno je kao sunce, da mi danas u Dubrovniku, bez dubrovačkog pomorstva, ne bismo imali ni spomenika Ivanu Gunduliću, niti bismo se mogli dičiti dubrovačkom književnošću. Dubrovčani su od vajkada tražili na moru svoju sreću. Oni su u svoje doba, kao danas Norvežani, bili „kirijaši“ na svim morima, zgrtali novac svih naroda i tako podizali blagostanje u

svojem rođenom gradu. Da nije Dubrovnik bio bogat, ne bi bio mogao da spasi slobodu od nasrtljivih i nezasitnih svojih susjeda, a djeca dubrovačke vlastele ne bi bila u položaju da polaze sveučilišta u Italiji, da se ogrijavaju pri vatri tada sjajne talijanske kulture i svestranog napretka, te se ne bi, iza povratka u domovinu, mogli u dokonici posvećivati velebnom poslu, da se brate s narodnim vilama. Naša dubrovačka književnost vuče svoju lozu iz žuljeva dubrovačkih pomoraca.

Bi li pak Venecija, neznatno ribarsko gnijezdo u plitkim lagunama, bila ikad doprla do svog sjaja, moći i ugleda — bez pomorstva? Bi li ona mogla voditi tolike ratove s primorskim Hrvatima, da im otme divnu njihovu obalu? — I kad smo spomenuli naše pređe iz onih davnih vremena, dodat ćemo još samo to, da možda ni kod jednog naroda, kao kod Hrvata u doba narodnih vladara, nije pomorska sila bila mjerilom sreće i napretka državnoga. Dok su kraljevi naše narodne krvi raspolagali brojnim brodovljem, oni bijahu isključivi gospodari Jadrana, naše granice bijahu najšire i najsigurnije; a kakogod je propadala naša moć na moru, tako nam je i država slabila, dok najzad ne dospjesmo pod vladare tuđe krvi, koji pogotovo zanemariše pomorstvo naše, pa izgubismo i naše more i naše blagostanje, a važne udove državnoga našeg tijela počeše da otkidaju drugi uz potpuno dezinteresiranje dalekoga kraljevskog Budima i carskog Beča.

Iskusan državnik ostavio je ovu sentenciju: „Nijedan narod, koji raspolaže makar kolikom morskom obalom, nije nikad nesretan bez vlastite krivnje.“

Drevni su narodi iskitili more divnim legendama. Asirci su vjerovali, da je civilizaciju donijelo čovjeku prekrasno čudovište, što je izašlo iz vodâ; Grci su tvrdili, da je Veneru, simbol vitalnosti, rodila morska pjena; nekoji su nordijski narodi slavili nekakve gorostase, nastale iz cjelova slanog valovlja.

Moderna civilizacija ne kiti more simbolima: ona nad njim gospodari! More je najmilije i najplodnije polje njezinih industrija, njezinih pobjeda[1]).

[1]) Pisano prije nego li je prevladala svjetska gospodarska kriza.

II.

Prva lađa.

Početak pomorstva, dakle upotreba prve lađe, gubi se u najdavnije predpovijesno doba. Bilo je pjesnika, koji su znali pjevati, kako su nekoje ribe nadahnule pradavnoga čovjeka, kako da sebi sagradi lađu, pa se dugo vremena to i vjerovalo. Danas je to mišljenje zabačeno: danas se stručnjaci slažu u mišljenju, da je čovjeku nadahnula misao o lađi ona vrhovna učiteljica života, štono se zove nužda. Stoga danas ne bi imalo više ni smisla da se raspravlja o tom, gdje i kad je čovjek najprije došao na misao plovidbe, jer su ljudi, po svoj prilici, na više strana baš u isto vrijeme mogli da dođu na tu misao.

Kako je Istok pretekao u mnogočem Zapad, makar je u svome kulturnom napredovanju brzo sustao i ukočio se, bit će, da se je i pomorstvo pojavilo i razvilo najprije na Istoku. Indijanci, Kitajci i Japanci možda su zaplovili rijekama i morem prije od sredozemačkih naroda; ali, sve kad bi to i bilo, za nas ne bi imalo osobite važnosti, pošto sredozemački narodi s dalekim Istokom nisu imali življeg dodira, pa stoga taj Istok nije mogao da odlučno utječe na kulturu narodâ, koji su je poslije nama namrli.

Ali ako bi i bilo nepotrebno raspravljati o tom, gdje i kad je počela plovidba, možda nije suvišno, da stanemo nagađati, kakva je mogla da bude prva čovjekova lađa.

Zamislimo u pradavno predpovijesno doba čovjeka, kojemu duševne sposobnosti ne natkriljivahu one današnjih urođenika na najmanje poznatim otocima Tihoga Oceana; zamislimo dakle tog čovjeka, gdje spokojno sjedi na obali nekakve rijeke i promatra, kako u njezinu koritu pliva ogroman balvan, ili deblo, ili pak čitavo stablo, što ga je zadnja oluja u bližnjoj šumi polomila ili iščupala. On je možda stotine, tisuće puta vidio taj prizor, ali ga se nije dojmio sve do onog časa, kad je opazio, kako na onom balvanu, panju ili stablu, plovi i gdjekoja šumska zvijer, te je došao na misao, da bi to stablo moglo da podnese i njegovu tjelesnu težinu, pa bi i on mogao na taj način da ostvari davnu svoju želju, da se preveze na suprotnu obalu, pogotovo kad je na njoj vidio živih bića, kao što je i on sam. Možemo pomisliti, s kakvim se je strahom pradavni taj čovjek povjerio prvi put komadu drveta, koje je plivalo! Sva je prilika, da ga je strah nagnao, da sveže više panjeva jedan do drugoga, da je najprije stvorio splav, i da se je njoj prvoj povjerio. Ne može se ni za čas pomisliti, da se je na toj splavi najprije spustio niz rijeku, jer bi ga voda odnijela predaleko i u nepoznati kraj, već je svoju

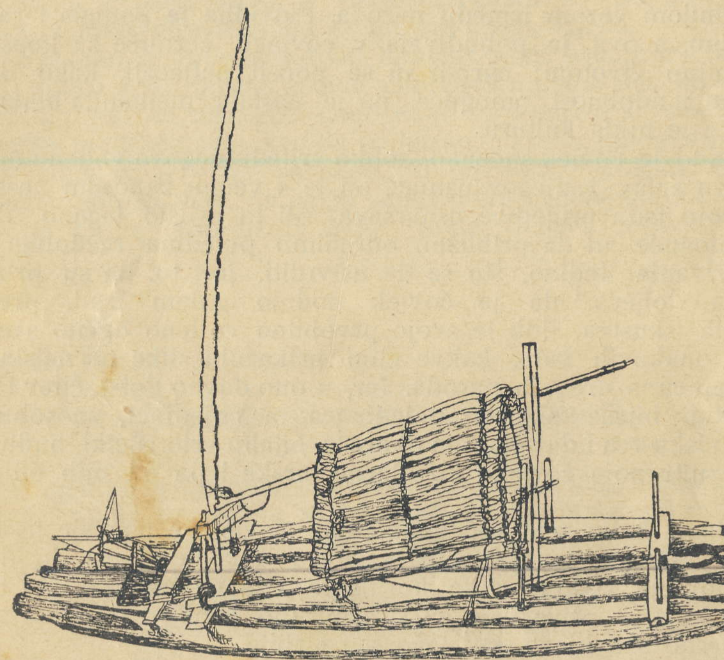
splav upotrijebio, da prijeđe s jedne obale na drugu. Za tu je svrhu izabrao onu točku, gdje su obale bile najbliže, a dubljina najmanja, pa se je po nagonu poslužio dugim drvetom, okljaštrenom granom, kakovom motkom, da se upire o dno korita, da ga voda ne zanese, već da dospije na drugu obalu. Kad pak nije mogao da dosegne dna, po nagonu se je motkom svojom stao da opire o vodu. U tom je opazio neko djelovanje, pa je došao na misao, da vesla i kormani zajedno. Sad je valjda shvatio i zadaću peraja i repa kod riba! Ta spoznaja i pokušaji u veslanju i kormanjenju sklonuše ga, da na svoje veslo svrati osobitu pažnju, pa mu je donju polovicu, tako zvano p e r o, izdjelao tako, da bude sasma plosnato, i da mu što bolje posluži kod veslanja i kormanjenja. Ne smijemo naime zaboraviti, da je veslo zamjenjivalo kormilo dugi niz stoljeća, pa i u grčko i u rimsko doba. Ni na raskošnoj lađi Kleopatre, gdjeno se sve sjalo od zlata i srebra, a jedra bila od teške svile, nije bilo kormila, kakvo mi imademo; pače, čini se, da se je do ovakova kormila došlo istom u IX. ili u X. stoljeću, a sve dotle se je upravljalo brodovima veslima vrlo široka pera. Čini se nevjerojatno, ali je ipak povijesno utvrđeno, da je čovjek trebao čitave milenije, da načini tako jednostavnu spravu, kao što je naše kormilo!

Naša slika predočuje nam najnesavršeniju lađu, što danas postoji na svijetu, a to je ona, koju upotrebljavaju urođenici oko Torresovih Vrata. To je, kako se na prvi mah vidi, splav, na kojoj se ne opaža ničega, što bi odavalo kakav napredak. Sve je na njoj primitivno; pa ako joj oduzmemo jarbol, mogla bi nam predočiti, kako je mogla izgledati prva čovjekova lađa. Nekoliko zajedno pričvršćenih, nespretno izdjelanih, greda s dvije tri spojnice, a u ovima nasađeno nekoliko klinova i jarbol, k tomu privezanih par gredica, na kojima je nekakav šator od spletena pruća, da zaštiti od kiše i sunca, pa drveno sidro opterećeno kamenom, to je sva brodska oprema, kojom oni urođenici danas raspolažu, — to je eto njihov napredak nakon toliko milenija iskustva!

Pradavni čovjek valja da je tijekom vremena opazio, da ga ipak splav ne zaštićuje dovoljno od vode, pogotovo pak da mu voda kvari proizvode, što ih na splavi svojoj prevozi; i k tomu, kad se je uvjerio, da šuplje drvo manje tone od punoga, stao je da dube, s pomoću vatre, velik panj. Taj ga je posao stojao golema truda, muke i naprezanja uma, pogotovo dok mu je uspjelo da pronađe način, kako će mu se izdubeni panj uzdržati na vodi u ravnovjesju.

Promatrajući nadalje, kako ribe plivaju, i da svaka imade više manje zašiljenu glavu, to je i pradavni čovjek zašiljio prednju stranu svoga izdubenog panja, i tako je nastala prva p i r o g a, prvi čamac.

Svakako se moramo diviti smjelosti pradavnog čovjeka, kad se je usudio da povjeri sebe i svoju sudbinu na vodi onoj priprostoj splavi, (sl. 1.), kao i potonjoj pirogi. S tim činom, pogotovo pak, kad se je, isplovivši iz rijeke, usudio da zaplovi morskom pučinom, počinje herojsko doba čovjekovo. On je tad zametnuo borbu s najstrašnijim i najveličanstvenijim elementom, i ta se borba zategla u stoljeća, u milenije, sve dok nije u naše doba čovjeku



Sl. 1. Lađa urođenika u Torresovim Vratima.

uspjelo, da slavi najveće slavlje usavršenjem parobroda i pronalaskom podmornice.

Rekli smo, da je n u ž d a čovjeka podučila, kako će sagraditi prva općila na vodi, a sad možemo dodati, da ga je na usavršivanje tih općila nukala želja za boljim, udobnijim životom, dakle i n t e r e s. Čovjek je naime, već kod prvih svojih prijelaza s jedne na drugu riječnu obalu, uzeo sa sobom dio vlastitih proizvoda, što su mu bili suvišni, da to zamijeni sa suviškom proizvoda svoga susjeda s onu stranu rijeke, kojih je on trebao. Tako

se eto zametnula trgovina, kojoj se povijest ne može da razluči od plovidbe. Kroz nebrojeni niz stoljeća trgovanje se sastojalo u izmjenjivanju suvišnih proizvoda za nužne, sve do uvedenja novca; a uskrisilo je uvijek, kad je novca ili nestajalo ili mu je vrijednost padala, kao što se dogodilo za našega svjetskog rata. Tako eto vrijeme, trud, trgovanje, nada u veću dobit, dakle interes, omogućiše čovjeku da priredi lađu i da je postepeno usavršava.

Na taj su način rijeke i mora postale najjačom i najprirodnijom vezom između naroda. Plovidba je podigla i razvila trgovinu, a ova je pobuđivala u čovjeku čeznuće za ljepšim i udobnijim životom; narodi su se počeli natjecati, kako da tu ljepotu i udobnost omoguće, pa je nastala plemenita utakmica, iz koje je nikla kultura.

Kad je čovjek spoznao, koliko vrijedi njegovo vodeno općilo, njegova splav i njegov čamac, on je s većim zanosom nastojao, da svoju lađu prigodice usavršava. Ali to je išlo lagano. Danas nije moguće, ni da približno odredimo pojedina razdoblja toga usavršivanja. Jedino, što se da ustvrditi, jest to, da su protekla mnoga stoljeća, da je čovjek podnio golem trud, pretrpio užasnih iskustva, dok je svoje prvobitno vodeno općilo sveo na oblik onakovih lađa, kakve nam prikazuju slike na najstarijim spomenicima drevnih naroda. Jer, u ono davno doba, čitav temelj napretku bijaše iskustvo pojedinaca; a pojedinci, sposobni da steknu iskustva i da se njima okoriste, bijahu vrlo rijetki, budući da su nekulturnom čovjeku novotarije mrske i on od njih odlučno zazire.

Ipak, kako smo već spomenuli, čovjek je najprije usavršio svoje veslo, pa mu je oblik sačuvao uglavnom sve do danas. Osobitom je vrstom vesla kormanio, i to najmanje s dva takva vesla, koja je privezivao za stražnji dio broda i okretao njima sad desno sad lijevo, sad jače sad slabije.

Ali veslanje nije moglo da zadovolji čovjeka. Veslanje je tegotno, a dugo veslanje, bez zamjene, naprosto je nemoguće. I čovjek je želio, živo je želio, da pronađe način, kako da taj posao olakoti. Koliko je o tom razmišljao, ne da se ni približno ustanoviti. On je zastalno jednom, kad je izmoren izdigao vesla iznad vode, da počine, opazio, da njegova lađa, napreduje i bez veslanja, te je zamijetio utjecaj vjetra. K tomu je valjda opazio i neke vodene ptice, koje lijepo posjednu na vodu, raširé svoja krila, a vjetar ih znatnom brzinom nosi po vodi. Posve je moguće, da je poslije kiše, što ga je zatekla kod veslanja, razapeo mokre svoje haljine među dva izdignuta vesla, a vjetar, dok mu je sušio haljine, nosio mu dalje i lađu, možda brže nego li bi je tjerala naprijed njegova vesla. Na osnovi tih opažanja mogao je

čovjek doći do pomisli na jedro, koje u prvom početku možda bijaše kožnato, a istom onda, kad je on zamijenio svoje kožnato odijelo tkanim, razapeo je i on prva jedra od tkanine. A kad se je to zbilo, bio je čovjek već kulturan.

S pronalaskom jedra čovjek je već bio znatno napredovao, jer mu je uspjelo, da vjetar, koga se dotle bojao i nije ga dotle na svojoj plovidbi želio, podredi sebi, i da mu ta prirodna sila bude zamjenom kod tegotnoga njegova posla. Dakako, u prvom početku čovjek je mogao da se okoristi samo vjetrom u krmu; pobočnim vjetrom znao se okoristiti istom u visokom starom vijeku, a protivnim tek pod konac srednjega vijeka.

Svakako se moramo diviti davnim onim brodarima, koji su, ako i sporo, znali postići znatan napredak u poduzeću, koje, samo po sebi, može da nadahne samo strah. Pojmljive su stoga riječi davnoga mudraca, koji kao da je kazao: „Tko se posvećuje moru, ili je luđak, ili je veliki siromah, ili želi smrt“, dok za drugoga jednog mudraca vele, da se je samo divio „gledajući, kako ljudi hrle na more, gdje ih ni četiri prsta debelo drvo dijeli od smrti“.

III.

Najdavniji pomorski narodi.

Egipatski spomenici nam svjedoče, da su stari Egipćani pretekli u kulturi sve ostale narode oko Sredozemnog mora. Egipat doista može da se ponosi, što su mu nekoji spomenici za čitave milenije stariji od najstarijih spomenika Grka i Rimljana.

Najdavnije egipatske spomenike marljivo proučiše egiptolozi, pa nam oni znadu mnogo i premnogo da pripovijedaju o davnoj egipatskoj kulturi. Ako im je vjerovati, Egipćani su imali lađâ na svojoj „svetoj rijeci“ Nilu, čak tri hiljade godina prije Krista. I oni kao da su se dugo vremena zadovoljavali plovidbom po svojoj „svetoj rijeci“, koju su doista obožavali, i stoga donekle zazirali od Sredozemnog mora, u kojem sveti „oplođujući Nil“ nalazi grobnicu. Dakako, nije tu bio po srijedi vjerski momenat i zahvalnost prema Nilu bez kojega bi Egipat bio samo nastavak Sahare, već Egipćani, boraveći u zemlji neizmjerno plodnoj i bogatoj, nisu osjećali potrebe dodira s drugim narodima, dok im ga napredak u kulturi nije nametnuo. Ali i tad su najprije poduzeli da grade brodove na obali Crvenoga mora, u kojem sveti Nil ne pogiba. A kako egiptolozi tvrde, imali su zastalno brodovâ na onom moru u 17. stoljeću pr. Kr.

Egipćani su svoje lađe na Nilu rano počeli dotjerivati, pa su ih imali više vrsta: za ribolov, za prijenos robe, za rat i za luksus. Naša nam slika (sl. 2.) prikazuje najstariji brodarski spomenik, nilsku lađu, kako je urezana na davnom jednom nadgrobnom bas-relijefu blizu Tebâ. Ta je lađa po svoj prilici s ravnim dnom. Jarbol se sastoji od dviju jednakih greda, kojima su donje strane prilično razmaknute, dok im se vršci dotiču, pa su skupa i svezani. Takav jarbol podržavaju uspravno duga dva užeta, od kojih je jedno privezano za prednji dio broda, a drugo za krmu. Osim tih dvaju najviših vidi se i nekoliko nižih užeta privezanih za nutarnjost broda, a zadaća im je bila, da učvrste jarbol, da bude otporniji, kad vjetar nadme jedro. Odmah ispod vrška privezan je na jarbolu križ, na kojem visi jedino jedro. To je jedro četverouglasto; svakako je starije od trouglastoga, k tomu je dvaput dulje nego li šire. Za krajeve križa privezana su dva užeta, a služila su, da se s krme uzmogne ravnati jedrom. Na krmi se vide tri kormilara, a svaki ravna s jednim veslom, koje je znatno dulje od običnoga. Na pramcu, prednjem dijelu, vidi se straža, koja je pazila na pravac plovidbe, na pličine i na svaku moguću opasnost, osobito na sraz. Ta je straža javljala sve vođi, koji je bio u sredini broda, odakle mu bijaše najspretnije zapovijedati veslačima, kormilarima i upravljaču jedra na krmi. Veslači su u odmjerenom razmaku, i sjede okrenuti prema krmi.

Spomenuli smo, kako je obožavanje Nila bilo razlogom, što su Egipćani najprije obratili pažnju plovidbi na Crvenom moru. To nam jamče bas-relijefi, nađeni u Deir-el-Bahari, a za te se drži, da su stariji od 16. stoljeća pr. Kr. Hijeroglifski napisi na njima tumače nam, da je tu ovjekovječena vojna egipatske kraljice Hatasù (ili: Hatšepsuta) protiv Puntske zemlje. Pod imenom Punt ili Punit razumijeva se onaj dio Arabije, što ga mi danas zovemo „Sretnom Arabijom". To je bio vrlo bogat kraj, gdje se je stjecala trgovina iz unutrašnje Arabije, Afrike i Indije. Kako je to poduzeće kraljici sretno pošlo za rukom, dala mu je ovjekovječiti uspomenu bas-relijefima hrama Deir-el-Bahari, što ga je podigla blizu Teba.

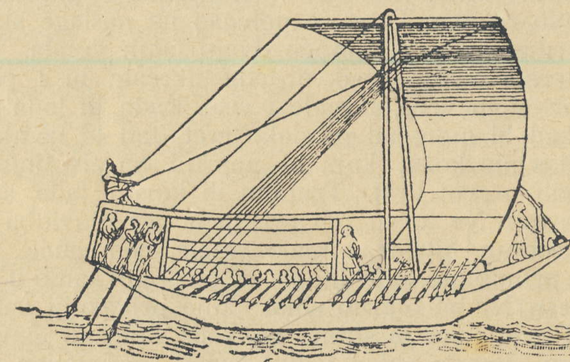
Ova je vojna prvo pomorsko poduzeće, što ga povijest spominje.

I prvu pomorsku bitku zabilježila je egipatska povijest. Oko g. 1190. pr. Kr. veliki je broj gusarskih lađa navalio na egipatsku obalu, ali su blizu Peluzija bile poražene od brodovlja kralja Ramsesa III. To je prvi u povijesti poznati okršaj na moru.

Plovidba na Crvenom moru, a s njom i trgovina, valja da se je ubrzo znatno razvila, dok su egipatski kraljevi trinaest stotina godina pr. Kr. bili odlučili da izdubu kanal, koji bi spojio vodu „svetoga" Nila s Crvenim morem, i tako omogućili vodenu

vezu Arabije s nutarnjošću Egipta. Prvi kralj, koji se je svojski zauzeo, da to ostvari, bio je znameniti Ramses II., ali je naišao na takve poteškoće, da se je okanio te osnove, ne samo on, već i njegovi nasljednici za čitavih 700 godina. A nije ni čudo! Trebalo je produpsti kanal ponajviše u pustinjskom pijesku; trebalo ga je zaštititi protiv zasipanja pustinjskog vjetra; a što je bilo najvažnije i najteže, trebalo je odoljeti poplavi Nila i udesiti, da za vrijeme poplave kanal bude uporabljiv!

Istom se je poduzetni kralj Neko II. (oko 600. pr. Kr.) odlučio, da ostvari Ramsesovu osnovu. Ali je naišao na goleme poteškoće, dok je, kako se veli, u tom poslu izgubio do 120.000 ljudi, pa je kanal izveo do kraja tek Darije Histaspes. Taj je kanal išao od grada Bubastisa prema istoku do Krokodilskoga jezera, a



Sl. 2. Pradavna egipatska lađa na Nilu

odanle prema jugu do Crvenoga mora. Kasnije nesretne političke prilike prouzrokovaše, te je kanal bio djelomice zasut, pa ga je dao konačno urediti istom Ptolomej II. polovicom 3. stoljeća pr. Kr. Sad je bila definitivno uspostavljena veza između Nila, odnosno Sredozemnoga mora s Crvenim morem. Širina mu je bila tolika, da su mogle po njem uporedo ploviti dvije trijere pruženih vesala.

Da se je taj kanal održao, Egipćani bi bili lišili Evropu jedne od najvećih kulturnih tečevina u XIX. stoljeću, kao što je Sueski kanal. Ali kad je Egipat dospio pod Rimljane, već prvi rimski carevi zapustiše uzdržavanje kanala, koji se opet zasuo. Istom kad su došli na čelo carstva Trajan, pa Hadrijan, oni su ga dali pročistiti, pa je veza s Crvenim more bila uspostavljena. I tako je ostalo dalje do kraja starog vijeka; a u srednjemu do nasljednika kalifa Omara, koji nisu shvatili goleme važnosti toga

kanala za promet i kulturu, i sasma ga zanemarili, pa ga je konačno zasuo pustinjski pijesak, a i Nilove naplavine tako, da mu se s vremenom i trag zameo.

* * *

Kako egiptolozi pripisuju slavu iznalaska lađe na jedra i vesla davnim Egipćanima, tako asirolozi dokazuju, na osnovi iskopina, izvedenih u Mezopotamiji, da su narodi uzduž Eufrata i Tigrisa imali na tim rijekama brodova 4.500 godina pr. Kr., dakle punu tisuću godina prije Egipćana.

Prema rezultatima znanstvenih istraživanja ne bi bila splav prvom lađom na Eufratu i Tigrisu, već su to bile lađe spletene od vrbova pruća poput golemih košara, a obložene životinjskom kožom, k tomu oblijepljene katranom. Između prednje strane i krme nije bilo razlike. Teret se polagao na naslage slame, sitka ili trske. Kormanilo se s pomoću dvaju jakih vesala.

Osim tereta manje ovakve lađe ukrcale bi i po jednoga magarca, dok bi ih veće ukrcale i više. Kada bi lađa prispjela u Babylon, i kad bi momčad prodala teret, tad bi izvukli lađu na suho, skinuli s nje kožu, koju bi naprtili na životinju, te bi se pješice vraćali u svoj kraj. Trupinu ili korito lađe su na licu mjesta prodavali. Na to su bili prisiljeni, jer plovidba uz rijeku, s praznim brodom, bila je, s malo vesala, nemoguća.

Ovake primitivne lađe mogle su postojati samo u najdavnije doba, jer se u Ninivi otkrilo slikâ, koje prikazuju lađe građene od drveta. Prednja im je strana nalik na konjsku glavu, a krma ribljemu repu. Imadu jedan jedini jarbol, podržavan užetima; a na vršku mu se vidi nešto nalik košu, gdje je po svoj prilici bila straža, motrilac, a do potrebe i strijelac. Otkrilo se i takvih slika, koje prikazuju lađu znatne visine, kojoj je prednja strana okomito izvedena nad vodom, a pod njom pričvršćeno nešto nalik na oštri bodež. Takova je lađa mogla da bude samo ratna. Što više, u takvoj se lađi vidi više oboružanih ljudi. Na jedinom se jarbolu razapinjalo kod povoljnog vjetra četverouglasto jedro. — Svakako zanimljivi podaci za pradavnu plovidbu na mezopotamskim rijekama blizankama.

* * *

Ako se Feničani nisu mogli da otimlju za prvenstvo u riječnoj plovidbi, to im se svakako mora priznati prvenstvo u pomorstvu. Dok su se naime svi ostali narodi zadovoljavali obalnom plovidbom, oni su se drznuli da zaplove pučinom i da se na toj plovidbi ravnaju po zvijezdama. Oni su stoga prvi napredovali u astronomskoj nauci.

Položaj njihove zemlje, dugačke, a uske, nemogućnost, da razmaknu svoje granice na račun moćnijih susjeda, primoralo je Feničane, da se sasma posvete plovidbi i pomorskoj trgovini. Oni su malo poslije trojanskog rata prošli Heraklove stupove (Gibraltar) ne plašeći se beskrajnog Oceana; a nekoji pisci tvrde, da su doprli čak u Baltijsko more, odakle su vozili jantar. Na različnim obalama, gdje su nalazili zgodna pristaništa, gradili su luke i trgovačka skladišta, i tako osnovali mnogobrojne kolonije. Trgovali su najviše grimizom, sidonskim staklom i različnim tkaninama.

Još u davno doba imali su dvije vrste brodova: duge, s pedeset vesala, pentekontere (25 veslača na svakom boku) za ratovanje i jedrenjače za trgovinu. Ratni su brodovi bili bez jarbola. Na prednjoj strani izdizao se obično koji kip za ukras, a pod njim je bio bodež ili sijekilj, dok je krma bila oštro zavinuta, a na njoj koplje sa zastavom. Dakako, bilo je ratnih brodova većih i manjih; a prema veličini bio je i broj veslača i vojnika.

Trgovački su brodovi bili dviju kategorija, t. zv. Ofir-brodovi i Tarsis-brodovi. Prve su gradili na Crvenom moru, i ti su plovili čak do Indije; dok su drugi plovili prema zapadu, a zvali su se Tarsis, po rijeci Guadalquiviru, odakle su vozili ponajviše srebro. Riječ „Guadalquivir" značila je u staro doba isto, što danas „Kalifornija". Danas se općenito drži, da je Ofir bio Istočna Indija.

Imamo podataka vrlo zanimljivih za plovidbu Feničana u Ofirsku zemlju. Kad je naime hebrejski kralj Salamon (oko g. 1000.) stao da gradi veličanstveni hram u Jerusalemu, sklopio je ugovor s feničkim kraljem Hiramom za dobavu zlata, srebra i skupocjenog drva iz Ofirske zemlje, što je Salamonu trebalo za ukras hrama. Nužno brodovlje dao je o svom trošku sagraditi hebrejski kralj na obali Crvenog mora, a Hiram je dao momčad, budući da su Hebreji, premda su i sami posjedovali komad obale, uvijek zazirali od mora. Ta se ekspedicija povratila poslije tri godine, a vrijednost dragocjenosti, predanih Salamonu, cijenila se na 420 zlatnih talenata.

Feničane ide slava, što su prvi oplovili Afriku. Na poziv egipatskog kralja Neka II. ukrcali su se u Crvenom moru i po kraljevoj zapovijedi plovili sve dalje i dalje. Iz Crvenog su mora prošli u Indijski ocean držeći se afričke obale. Kad im je ponestalo hrane, izvukli su brodove na kraj i posijali žito. Čekajući, da dozrije, lovili su lov i solili meso. Poslije žetve nastavili su plovidbu. I kad su tako plovili dvije godine, prošli su Heraklove stupove, i treće godine doplovili u Egipat. Na povratku su pripovijedali, kako im je sunce dugo vremena isticalo na lijevu ruku, a najedared počelo da ističe na desnu. To njihovo pripovijedanje, koje nam je sačuvao Herodot, najbolje dokazuje, da

su doista oplovili Afriku. Ali ipak se je tijekom vremena izgubila svaka uspomena o tom oplovljenju, pa je Afrika najedared postala i ostala vječna zagonetka za drevne i sredovječne geografe. Poznavanje crnoga kontinenta bilo je dugi niz vijekova ograničeno na istoku na obalu Crvenog mora i Adenskog zaljeva, a na zapadu do glasovitog rta Non na atlanskoj obali Maroka (Mauritanije). Što je bilo dalje, bijaše otajstvo. Najprije se držalo, da je Afrika poluotok ovalnog oblika, i da je njoj na jugu more stvoreno od sjedinjenih voda atlantskoga i indijskog oceana. Tako se mislilo sve do Hiparha, glasovitoga grčkog geografa, koji je živio kakvih 150 godina prije Kr. On je učio, da se istočni dio Afrike produljuje u obloj crti, kojoj se kraj spaja sa Indijom, i da tako zatvara sasvim onaj ocean. To su mnijenje prigrlili ne samo njegovi savremenici, nego i sam glasoviti Ptolomej, također grčki geograf, iz drugog stoljeća poslije Kr., koji je još dodao, da se afrički kontinenat proteže sve do južnog pola. Radi toga nastalo je općenito vjerovanje, da Afrika na jugu nema granicâ. Istom kad se je probudilo učenje grčkoga jezika na Zapadu, doznalo se za pripovijedanje Herodotovo, ali tada Vasco da Gama bijaše već oko Afrike doplovio u Indiju.

Poslije Feničana kušao je oploviti Afriku Sataspo, sin sestre kralja Kserksa. On je zaplovio kroz Heraklove stupove duž zapadne obale Afrike, ali, dospjevši možda do Gvineje, povratio se bez ikakova uspjeha.

Fenička je ekspedicija uspjela, dvadeset stoljeća prije Vasca da Gama, jer su se fenički brodovi okoristili sjevero-istočnim monsunom, i jakom morskom strujom obišli Kapsku zemlju, a u Atlantiku su našli Alizeje, koji su im pomogli doploviti do Gibraltara. Sataspo je trebao krenuti ravno prema jugo-zapadu, gdje bi blizu Brazilske obale bio naišao na alizejske vjetrove, koji bi ga doveli do Kapske zemlje. Nesretnik je svoj neuspjeh platio životom. Budući da je nanio sramotu Zefiri, kćeri Megabizovoj, kralj Kserkso ga je osudio na križ, ali njegova mati, kraljeva sestra, izmolila mu je milost, uz uvjet, da oplovi Libiju, pa kad nije uspio, osuda se izvršila.

Kad su kedrove šume na Libanonu počele da se iscrpljuju, Feničani su se morali obratiti na druge strane za dobavu građevnog materijala, pa su bili primorani da upute i druge sredozemačke narode u svoju dotjeranu brodogradnju. Ali su zato još dugo vremena držali tajnom svoju astronomsku vještinu. Govorili su svakomu, da se ravnaju po Velikom Medvjedu, ali su poznavali i Maloga Medvjeda i Polarnicu. K tomu su o morskim tjesnacima izmišljali najstrašnije priče i davali im najgroznije nazive, samo da odbiju narode takmace od daleke plovidbe.

Osim tih sredstava nisu Feničani zazirali ni od gorih, samo

da održe prvenstvo na moru i svu korist od trgovačkoga prometa. Kad bi naime nabasali na tuđi brod, ako su bili jači, navalili bi i potopili ga, oduzevši mu prije koliko god su mogli od tereta. Te okrutnosti, kao i njihovu pomorsku vještinu, baštiniše od njih Kartažani.

Veličinu, znamenitost i bogatstvo, što je pomorstvo donijelo gradu Tyru, najbolje nam crta prorok Ezekijel u 27. glavi svoje knjige. Tu se čita: „I reci Tyru, što stoji na ulasku morskom, koji trguje s narodima na mnogim otocima: Tyre, ti govoraše, ja sam sasvim lijep. Međe su ti u srcu morskom, koji te zidaše, načini te sasvim lijepa. Od jela Sanirskih gradiše ti daske, kedre s Libana uzimaše da ti grade jarbole. Od hrastova Vasanskih gradiše ti vesla, sjedala ti gradiše od slonove kosti i od šimšira s otoka Kitejskih. Tanko platno misirsko izmetano razapinjao si, da ti budu jedra: porfirom i skrletom s otoka Eliskih pokrivao si se . . . . . Svi brodovi morski i brodari bijahu u tebi, trgujući s tobom. — Tarsis trgovaše s tobom mnogim svakojakim blagom: sa srebrom, gvožđem, kositrom i olovom dolažahu na sajmove tvoje. Javan (jonski otoci), Tuval i Meseh (plemena na obalama Crnoga mora) su tvoji trgovci, s robljem i sudima mjedenim dolažahu na sajmove tvoje. Sinovi Dedanovi (na Tigrisu) bijahu trgovci tvoji, trgovina mnogih otoka bijaše u tvojim rukama: kosti slonove i ebanovinu donošahu ti u zamjenu. Sirija trgovaše s tobom . . . . smaragdom i porfirom i tankim platnom i koralom. Juda i zemlja Izraelova dolažahu s pšenicom, medom i uljem i balsamom . . . . Brodovi Tarsiski bijahu prvi u tvojoj trgovini i ti bijaše prepun i preslavan u srcu morskom".

Uza sve to Sredozemno je more postajalo sve to više poprištem utakmice brodova različnih naroda, između kojih su se najprije odlikovali Grci. Fenicija je počela propadati, dokle joj Aleksandar Veliki ne zadade smrtni udarac. A što nije propalo u toj zemlji radi političkih događaja, propalo je kasnije od silnih potresa.

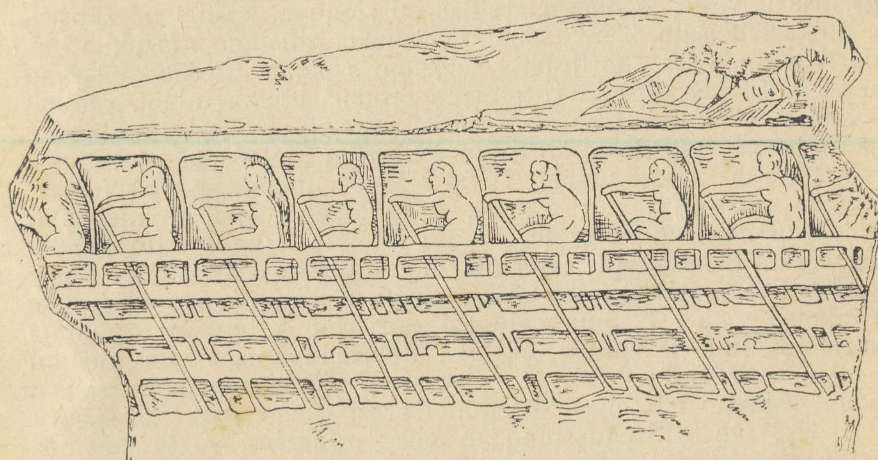
IV.

Brodovi starih Grka.

Pomorska poduzeća starih Grka opisaše nam savremeni ili skoro savremeni izvrsni njihovi pisci, ali o pomorskoj njihovoj umjetnosti nije nam ostavio nijedan od tih pisaca opširnijih vijesti, premda je pomorstvo omogućilo Grcima velebnu njihovu kulturu i spasilo ih prigodom najezde Perzijanaca. Stoga su

moderni istraživači povijesti pomorstva morali proučavati stare grčke pisce, stranu po stranu, bilježiti svaki najsitniji podatak, ispitati više njihovih drevnih spomenika, da nam uzmognu s približnom sigurnošću kazati bar nešto o njihovu drevnom pomorstvu.

Utvrđeno je danas, da su stari Grci prilično usavršili drevno pomorstvo. Oni su prvi počeli graditi brodove na dva, tri, četiri i pet redova vesala. Kako su prozvali one s jednim redom m o n e r e, tako su ovi dobili imena d i j e r e, t r i j e r e, t e t r e r e i p e n t e r e. Kakav bijaše oblik tih brodova, i kako su bili poredani redovi veslača, učeni su se ljudi dugo vremena prepirali, a ta je prepirka počela čak g. 1536., kad ju je zametnuo Lazar



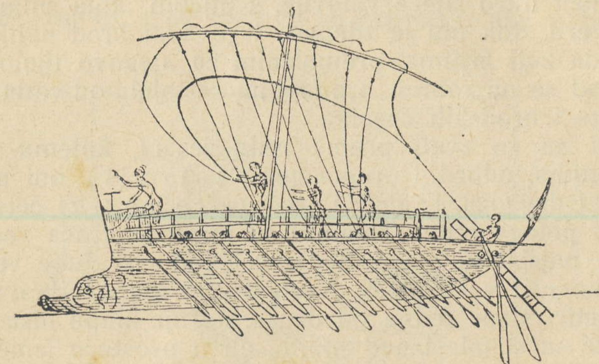
Sl. 3. Položaj veslača na starogrčkoj trijeri (plošni relijev iz Erehtheiona na Atenskoj Akropoli)

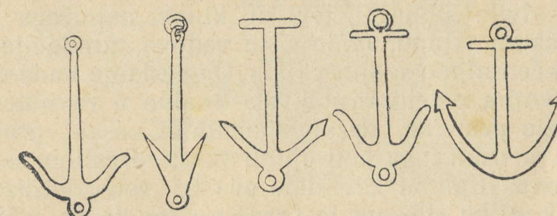
Baif, i trajala je do najnovijeg doba. Danas je to pitanje izvedeno na čistac i utvrđeno, da su u grčkim brodovima redovi veslača bili jedan nad drugim. Ali, najspretniji grčki brod za ratovanje postade t r i j e r a, sa svoja tri reda vesala, a od Grka je preuzeše drugi narodi, u prvom redu Rimljani. T r i j e r a (sl. 3.) tako postade, štono bismo mi danas rekli, krstarica davnine. Ovakav je brod bio brz, malo je tonuo, lako se okretao, a ne bijaše ni skup. Te su mu prednosti osigurale prvenstvo za dugi niz stoljeća.

Za trgovačke svrhe nisu se uopće upotrebljavali brodovi na vesla. Trgovački je brod računao na jedra, jer su veslači zapremali previše prostora, a njihovo je uzdržavanje nametalo velikih troškova. Jedro je uvijek kao i danas, omogućivalo najjeftiniju plovidbu, ako se ne uvaži kraj toga ekonomija vremena, koja

danas u poslovnom svijetu ima toliku ulogu. Da pak trgovački brod svome brodovlasniku što više zaradi, žrtvovala se vitkost oblika obilnosti nutarnjega prostora, pa dok su brodovi na vesla bili dugi i vitki, trgovački su bili okruglasta pramca i krme, pa zbog toga zdepasti.

Naša nam slika (sl. 4.) prikazuje atensku d i j e r u iz g. 500., snimljenu s jedne vaze u Britskom Muzeju. — Prve grčke t r i j e r e, čini se, da su sagradili Korinćani oko iste godine, a to je doba, kad





Sl. 4. Stara atenska dijera i različita starogrčka sidra.

počinje utvrđena povijest pomorstva. T e t r e r e i p e n t e r e počeše graditi 400 godina prije Kr. Zabilježeno je, da se je u doba Aleksandra Velikoga gradilo brodova na sedam i na deset redova vesala. Imademo kasnijih vijesti o brodovima na jedanaest, pa na trinaest i čak na šesnaest redova veslača, ali postoji ozbiljna sumnja pomorskih stručnjaka, da li uopće bijaše moguće graditi brodove s više od t r i reda vesala, pa će biti najvjerojatnije, da su takve vijesti nastale iz pogrešaka prepisača i prevodilaca pojedinih pisaca. Teško je naime shvatiti, kako bi se dao urediti

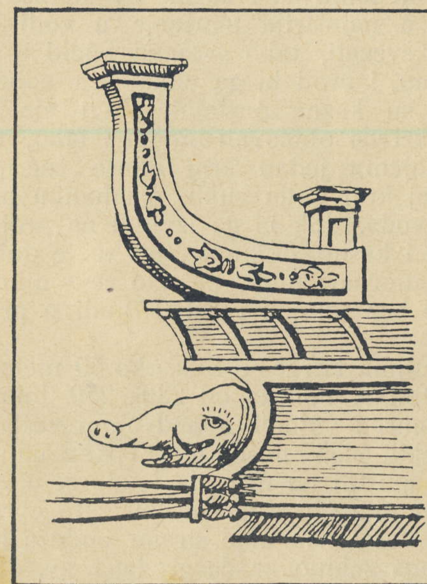
toliki broj veslačkih redova, kako bi se moglo na tim brodovima manevrirati, i koja bi bila praktična korist svega toga. Napose treba otputiti u carstvo priča vijesti o brodu kralja Ptolomeja Filadelfa na dvadeset, i o dvama na trideset redova veslačkih klupa, pogotovo pak o brodu Ptolomeja Filopatora na četrdeset redova! — Oba su ta kralja vladala u III. stoljeću pr. Kr.

Trijera je dakle bila tip ratnoga broda u starom vijeku. Ona na jedro nije računala, kao što trgovački brod nije mogao da računa na vesla. Aristotel stoga lijepo uporeduje ratni brod, koji ponosno i hitro siječe valovlje, s pticom, koja smjelo leti u svakom smjeru, dok mu je zdepasti trgovački brod nalik kukcu, koji jedva da zuji krilima, premalenim za njegovo tijelo.

Momčad se na ratnim brodovima sastojala od veslača, mornara, vojnika i brodskih časnika.

Veslači su se zvali prema redu vesala, kojemu spadahu, raznim imenima, odozdol prema gore: talamiti, oni najnižega reda, zigiti drugoga, traniti trećega, tetreriki četvrtoga, a penteriki petoga reda. Talamiti su imali najkraća vesla, najmanji trud, najslabiju plaću. Svaki viši red, uz dulje veslo, teži trud, dobivao je i veću plaću. Veslačke su klupe bile u razmaku od tri do četiri stope jedna od druge. Gornje klupe nisu bile nad donjima, već su stajale iznad donjih, ali u prostoru između dvije niže. Svaki red veslača brojio je najmanje dvadeset i pet klupa na svakom boku, tako da je trijera imala najmanje 150 vesala. Jedan red vesala nije smetao drugomu, jer ih je dijelio prostor od najmanje dvije stope, i jer su klupe najnižega reda bile najbliže brodskom oklopu, a one viših redova, udaljenije od njega u razmjeru veće duljine svojih vesala. Da veslanje bude olakočeno, vesla su na svojim palcima počivala malne u ravnotežju; a da se to ravnotežje postigne, držala pojedinih vesala pravila su se znatno deblja, a osim toga kod duljih vesala držalima se dodavalo po komad olova. Kad bi zaveslala sva tri reda, proizvodila su snagu od 24 konjske sile, pa je trijera mogla da suče do deset milja na uru. — Veslači su imali svoga glavara, koji se zvao heleust. Taj je ravnao veslanjem prema nalozima, što ih je dobivao od trijerarha, zapovjednika trijere. Veslači su se morali držati takta, što im ga je davao glavar glasom, sviranjem ili pak šipkom. Vesla su morala da skladno zagrabe prema taktu. Kad bi glavaru dodijalo davanje takta, veslači bi skladno zapjevali popijevke udešene za podržavanje takta. Na većim brodovima, gdje glavar veslača nije mogao da sam ravna veslanjem, bio mu je dodijeljen posebni svirač, t. z. trijeraul. Dužnost je bila glavara veslača, ili njegova doglavnika, da morskom trubljom upozori brodove, koji su bili na putu, a plovili su manjom brzinom, da se uklone, kako bi se spriječio sraz.

Zapovjednik trijere zvao se, rekli smo, trijerarh. Za mornarske poslove bio mu je dodijeljen kubernet. Taj je upravljao manevrom i kormilarima. Kako je trijera imala više kormilâ, bilo je i više kormilara, a kormila su bila nalik jakim veslima sa širokim perom. Bilo je na njoj i više sidrâ, a jedno se zvalo hiera ankira, sveto sidro, sidro nade. U najdavnije doba uzimao se za sidro čvrst komad balvana, vreća, puna pijeska, košara, sasma zatvorena, puna kamenja. Bilo je i kamenih sidrâ s probitom rupom, kroz koju bi se provuklo uže, a na njemu je



Sl. 5. Prednji nakit i bodež grčkih brodova državice Samos-otoka

sidro visjelo. Kad su se počela upotrebljavati sidra, nalik našima, ne zna se; ali Grci su ih imali, a od njih su ih primili kasnije Rimljani. Naša slika (sl. 4.) ih prikazuje nekoliko vrsta. Svako je sidro nosilo urezano ime broda.

Današnjem je našem božmanu odgovarao kod starih Grka t. zv. proret, brodskom stolaru tiharh, brodskom pisaru i računovođi grammatej, dok se kuhar zvao esharej. Ovako se časništvo održalo na brodovima sve do našeg doba.

Na trijerama je bio težak život. Premda one nisu bile namijenjene dugoj plovidbi, ipak su se i njima poduzimala i

duga i opasna putovanja, pa i u cičoj zimi. Veslači nisu imali gdje da se snom okrijepe, do li na svojim klupama; a mornari i vojnici su bili presretni, ako su našli toliko slobodna prostora, da se pruže. Tek je časnicima bilo dopušteno da počivaju na prostrtom sagu.

Stega je bila prestroga, ali se je ipak vršila, i to više iz patriotske svijesti, nego li od straha pred kaznom. Tko se je ugibao vojnoj službi, bio je infaman; isto je tako bio infaman i vojni bjegunac. Svaki onaj, koji bi umaknuo s broda ili s bojnog polja, smatrao se, da se je odrekao domovine; i takav je nosio žig infamije. Prema tomu su i kazne bile najoštrije. Najobičnija je bila bičevanje, a najoštrija ugušenje u vodi. Takova su nesretnika običavali svezati, tako svezana baciti u more, privezati ga užetom za krmu, i brod bi ga vukao za sobom, dok ne bi izdahnuo. Takve su kazne postojale dugi niz stoljeća, s tom razlikom, da su krivca običavali mučiti i tako, da bi ga vezali dugim užetom, kojemu jedan kraj bijaše već provučen ispod broda, i kad bi taj kraj dalje vukli, osuđeniku bi se razmrskalo lice i ugušila ga voda, dok bi ga izvukli na protivnu stranu. Te su se kazne, ako i kasno, dokinule, jer se je došlo do spoznaje, da su napokon i mornari ljudi, pa ako se s njima postupa kao s ljudima, oni će bez sumnje i ostati ljudi u pravom značenju te riječi.

Obična je duljina t r i j e r e bila oko 50 metara, perna širina 6—7, visina isto tolika. Tonaža od 230—250. Imala je palubu, na kojoj su bili mornari i vojnici, a pod njom veslači.

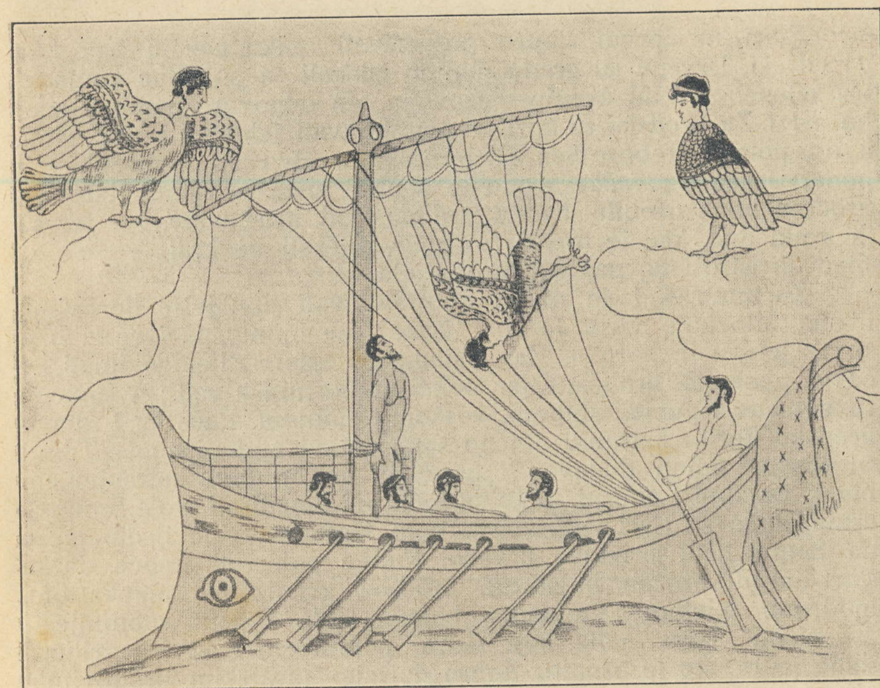
Bodež ili sijekilj (sl. 5.) nosila je t r i j e r a najprije iznad vode, ali kasnije su ga spustili na niže, da i udarac u živu stranu bude kobniji. Taj bodež nije bio dugačak, ali zato čvrst. Imao je više rtova, kojiput do deset. Na obje strane bodeža bila je po jedna čvrsta, ali od njega znatno kraća greda, t. zv. e p o t i d a. Te su grede imale tu svrhu, da se bodež ne zabije duboko u rebra neprijateljskog broda, i da se lako izvuče, jer t r i j e r a, bodežem spojena s neprijateljskim brodom, bila je spriječena u svome manevriranju, pa je lako mogla da nastrada. Bodež s tri rta zvao se t r o z u b.

Kako su t r i j e r e bile ponajviše od jelovine, s nešto malo željeza i mjedi, lako su se mogle izvući na suho, pa i prenijeti preko prevlaka. Znade se točno, da su Grci više puta prenijeli t r i j e r u, a i druge brodove, preko Korintske prevlake, gdje je danas izduben umjetni kanal. To se prenošenje obavljalo s pomoću okruglih gredica, t. z. f a l a n g a, kojih je znatan broj, baš za ovakvu svrhu, svaka t r i j e r a čuvala u podbrođu.

Iz ovoga kratkog prikaza grčkoga ratnog broda lako je razabrati, da je u pomorskoj bici sve zavisilo od boljeg veslanja, pa

da udarac bodežem bude jak i uspješan. Za tu je svrhu trebalo da kormilari budu vrlo vješti, a veslači snažni i do kraja izvježbani. To nam potvrđuje i gdjekoji davni pisac, veleći, da pobjeda na moru zavisi od veslačkih mišica i vještine u kormanjenju.

O taktici u pomorskoj bici sačuvala nam se također po koja vijest. Tako znademo za dvije kretnje, koje još i danas postoje u knjigama signala ratnih mornarica. Jednu od tih zvali su Grci



Sl. 6. Odisej plovi mimo otoka Sirena (na jednoj starogrčkoj vazi)

d i e k p l u s (prodrite neprijateljsku liniju!), a druga p e r i p l u s što bi značilo: obiđite neprijatelja za 16 zraka, desno ili lijevo.

Uređenje brodovlja u b o j n i r e d utanačivalo se uoči bitke između admirala i zapovjednikâ pojedinih divizija, ili eskadra. Najobičniji bijaše red u polukrug ili na izbočeni kut. Utanačivalo se i značenje pojedinih signala, što će vrhovni zapovjednik izvjesiti na jarbolu svoga broda. Tako n. pr. razvijena crvena zastavica značila je navalu na neprijatelja, a spuštena je pozivala pojedine jedinice da uzmaknu ili da prestanu s borbom. Konvencionalni

su se znakovi davali i mahanjem zastave na desnom ili na lijevom boku, a i izdizanjem ili spuštanjem štita na jarbolu admiralskog broda.

V.

Brodogradnja, luke i plovidba starih Grka.

Stari su narodi uopće posvećivali veliku pažnju brodogradnji. Drvenu su građu pomno izbirali, a pojedine komade, još zelene, savijali čvrstim vezovima, da odgovore namijenjenoj im svrsi. Za brodsko su korito upotrebljavali jelovinu i cedrovinu, a do potrebe i borovinu i cipresovinu. Ovu su upotrebljavali ponajviše za trgovačke brodove, a prve vrste za ratne. Ratni su brodovi imali osobito čvrstu kobilicu od hrastovine, — jer su ih svaki dan, kad je to bilo moguće, istezali na kraj, — da se brzo ne istroši taj najdonji dio broda.

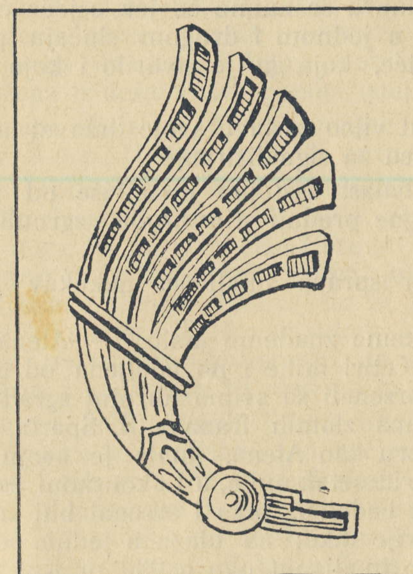
Za unutrašnji su oklop upotrebljavali ponajviše borovinu, ili ma bilo koje drvo. Jarboli, križevi na njima, pa i vesla bila su ili jelova ili borova. Za spajanje pojedinih dijelova imali su čavle, ponajviše brončane, jer bolje odolijevaju u vodi; a spojene su komade ispunjali stupom, voskom i smolom. Pače su i čitavo brodsko korito katranili obično smjesom od voska i smole. Tomu su vosku i smoli dodavali i boje, pa su brodovi katranjenjem bivali zajedno i oličeni. Kako su Feničani bojadisali svoje brodove crnim, tako su Grci voljeli žive boje. Herodot pripovijeda, da su na Samu ličili brodove crveno. Plinije pak veli uopće, da su stari narodi obično bojadisali brodove grimiznom, plavkastom, modrom, bijelom i zelenom bojom, dok Vegetij spominje i „venetsku“ boju, nalik boji mora, kojom su ličili i jedrilje i sama jedra, što je osobito dobro dolazilo gusarskim brodovima; njima je išlo vrlo u prilog, što su ih na taj način progonitelji teško otkrivali. Ratna boja modernih oklopnjača potpuno se slaže s tom „venetskom“ starih naroda.

Slikarije brodova na najstarijim vazama imadu na prednjem dijelu broda naslikana dva velika oka (sl. 6.). To ne bijaše samo za nakit, jer su na tome mjestu brodske ograde bile doista i probite dvije rupe, kroz koje su se sukala užeta za sidra. Te su se oči održale još i danas.

Stari su narodi uopće davali svojim brodovima ukusan oblik, a pramac i krmu su izrađivali tako, da su predstavljale ili glavu koje životinje ili pak cvijet (sl. 7.). Ispod takvih oblika zgodno je pristajao bodež, što smo već spomenuli. Zaplijenjenim neprijateljskim

brodovima oduzimali su bodeže, koje su, kao trofeje pobjede, darivali božjim hramovima.

Ratni su grčki brodovi imali obično samo jedan jarbol, a u bitci su ga spuštali svi, osim broda vrhovnog zapovjednika, koji ga je trebao za signale. Trgovački su brodovi imali naprotiv više jarbola, obično tri, i to: prveni, srednji i krmeni. Na tim su jarbolima bili i nekakvi koševi, iz kojih su strijelci branili brod protiv gusara. U svaki su se koš mogla smjestiti dva do tri čovjeka.



Sl. 7. Krmeni nakit starogrčkoga broda

Grci su pravili užeta od konoplja i od lana, dok su prije njih Feničani upotrebljavali za to situ, vrbovo pruće i papiros. I jedra su bila prvobitno od konoplja, a zatim od vune, konačno od lana. Jedra su čestoput bojadisali. Crna jedra označivala su žalost, a grimizna, ili crvenkasta, odavala su, da je na brodu vladar ili vrhovni zapovjednik. Bilo je i raznobojnih jedara. Svako je jedro bilo kožom obrubljeno, često kožom hijene ili tuljanovinom, jer se vjerovalo, da takve kože čuvaju od groma.

Na palubi, koju su Grci zvali katastroma, običavali su podići malene kućice, nalik tornjićima, koje su na trgovačkim brodovima služile za stanovanje, a na ratnim kao stan i zaštita vojnicima, odakle su ovi mogli hitati protiv neprijatelja projektile.

Kad je drevni brod pristajao uz obalu, obično bi se okrenuo tako, da bi pristao širinom krme, a kako je krma bila visoka, svaki je vozio sa sobom i ljestve, po kojima su putnici i momčad uzlazili i silazili.

Od najdavnijih vremena svaki je brod imao svoje ime, ili napisano, ili prikazano kakvim vidljivim simbolom. Na krmi pak, iznutra, bijaše slika boga zaštitnika, kojega su osobito častili kao takova, budući da je more i surovomu mornaru uvijek govorilo o božanstvu. Na moru se naime čovjek osjeća čas prevelik, čas opet premalen; a u jednom i drugom slučaju primoran je da prizna vrhovno Biće, koje ga je stvorilo i koje može u tili čas da ga uništi.

Svaki je brod vijao zastavu svoje države; a bilo je i mnoštvo malih zastavica za signaliziranje.

Brodski se balast sastojao ponajviše od pijeska. Kad je trebalo da se izdigne prednji dio broda, zgrnuli bi pijesak na krmenu stranu.

Od nautičkih sprava imali su nekakav „dubinomjer" i „bjegomjer".

O grčkim lukama znademo malo. — Atena je imala svoj Pirej. Ta je luka četiri milje i po udaljena od grada Atene. Tu su bili i državni arsenali sa svima nužnim zgradama. Stajali su kakvih šest milijuna zlatnih franaka. I Šparta, koja ne bijaše toliko silna na moru kao Atena, imala je svoju luku i arsenal, daleko od grada tridesetak milja, u Lakonskom zaljevu; i kakogod je Šparta bila bez bedema, luka i arsenal bili su silno utvrđeni. A Rod je imao dvije luke; na ulazu u jednu od tih izdizao se Kolos, mjedeni kip (podignut oko g. 280. pr. Kr.) koji se je g. 224. srušio od potresa, ali je kasnije bio opet podignut. Visina mu je iznosila obilata 32 metra. Taj je kip, nekoji drže, služio kao svjetionik (sl. 9.).

Grcima nije bilo nepoznato zakrčivanje ulaza u luke potopljenim starim brodovima i podmorskim koljem. Ovo se potonje upotrebljavalo na dva načina. Kolje, debelo i visoko, zabijalo se u morsko dno, ili tako, da je izviralo iz vode, ili da je ostajalo sakrito pod vodom. Kolje nad vodom nije bilo danju toliko opasno, jer mu se je brod mogao da ugne, a moglo se i izguliti, ili barem prepiliti duboko ispod površine. Ali brod, koji bi na takvo kolje naletio, ili silom vesala ili silom jedara, lako je mogao da nastrada, koliko da je naletio na podvodni greben. U tom vidimo zametak modernomu zakrčivanju luka s pomoću mina.

Što se same nautičke znanosti tiče, ta je bila i kod Grka slabo napredovala, premda su se temelji te znanosti, kao što je matematika, astronomija i geografija, bili znatno razvili.

Učeni su ljudi pače tada već crtali i nekakve geografske karte, ali te se nisu mogle upotrebljavati za plovidbu, stoga je tu još uvijek bilo vodičem iskustvo i pamćenje. Kad je brod na pučinu odmicao, nije bilo moguće odrediti točku, na kojoj se nalazi.

Vjetrove su Grci dijelili u redovite i neredovite. Prve bismo mi nazvali lokalnima ili regionalnim. Imali su i posebnih tablica, na kojima su bili ti vjetrovi naznačeni. Tu vidimo zametak vjetrulji. Glavna četiri vjetra bijahu: Borej (sjever), Not (jug), Apeliot ili Afeliot (istok) i Zefir (zapad). Na vjetrulji su imali zabilježeno osam glavnih vjetrova i k tomu šesnaest njihovih dioba, svega dvadeset i četiri, dok na našoj vjetrulji imademo zabilježena trideset i dva romba (smjera).

I pješčana ura, koja se do najnovijeg doba održala na brodovima, t. zv. Ampolletta, bila je poznata starim Grcima.

O brzini tih brodova već smo spomenuli, da je trijera mogla prevaliti do deset klm. na sat, dakle: oko pet milja i pô. To se slaže i s onim, što je zabilježio Herodot, koji veli, da takav brod može da prevali u dvadeset i četiri sata do sto trideset tisuća lakata, ili tisuću i trista stadija, što bi iznosilo po našem dvjesta i četrdeset kilometara. Toliko su sukale kasnije, u srednjem vijeku, i galije; ali ne smijemo zaboraviti, da se ta brzina mogla snažnijim veslanjem i podvostručiti, dakako za kratak čas.

Pomorci su se grčki istakli i kao istraživači nepoznatih obala. Tako je Skilaks iz Harijande bio već oko g. 500. pr. Kr. istražio rijeku Ind i sjeverne obale Indijskog oceana. Krećanin Nearh, po nalogu Aleksandra Velikoga, otplovio je s eskadrom malih brodova od Indova ušća do Šat-El-Araba. Na toj se plovidbi on zadržao kakvih pet mjeseci. U to su doba doznali Grci i za otok Taprobanu, današnji Ceylon.

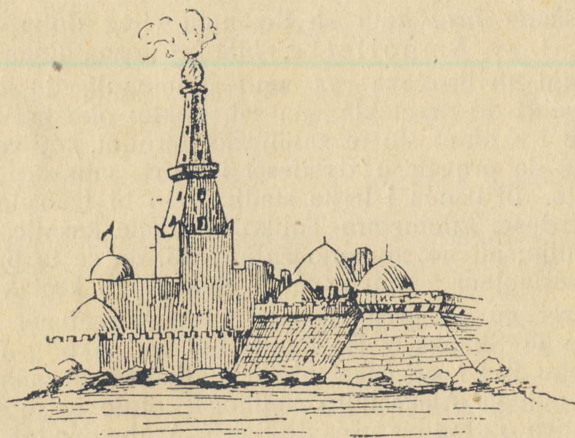
Na osnovi pomorskih istraživanja i narodne predaje, u doba Aristotelovo, bila je znanost doprla do ovih zaključaka: zemlja je sferička masa nepomična u sredini svemira; ona je znatno dulja nego li šira; sastoji se od ogromnog otoka, koji sačinjavaju tri dijela: Evropa, Azija i Libija; plâču je tri mora: Atlantsko na zapadu, Sjeverno na sjeveru, a južno ili Eritrejsko na jugu i istoku. Osim otoka Sredozemnog mora Aristotel je poznavao još Albion (Britaniju), Jerne (Irsku), i Taprobanu (Ceylon). Uspomena na Sretno (Kanarsko) otočje, otkrito još od Feničana, bijaše se izgubila kod grčkih pomoraca. Sredozemno su more nazivali „nutarnjim" morem, a Crno su more isticali poradi njegove dubljine, gdje im dubinomjer nije dosegao dna. Tirensko su more držali za najdublje, što ne stoji, jer je najveća dubljina Sredozemnog mora u Jonskome moru, njegovu ogranku.

VI.

Morski svjetionici u staro doba.

Najstariji, u povijesti poznati svjetionik, bio je onaj, što je naznačivao ulaz u luku grada Aleksandrije u Egiptu. Nazvali su ga Pharos (Faros), po imenu otočića, na kojemu se podizao, a po njem se danas u romanskim jezicima najveći svjetionici zovu Fari (sl. 8.).

Taj su svjetionik u staro doba ubrajali među onih sedam bajnih čudovišta svijeta. Počeo ga je graditi egipatski kralj Ptolomej

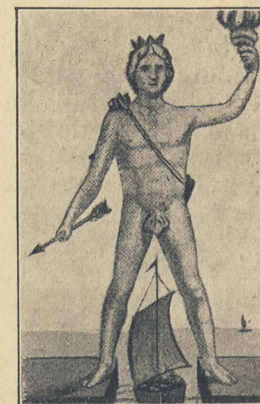


Sl. 8. „Pharos" na ulazu u luku Aleksandriju
(originalna rekonstrukcija)

Soter oko g. 300. pr. Kr., a završio je gradnju Ptolomej II. Filadelfo. Podignut je dakle u doba, kad Egipćani nisu više zazirali od Sredozemnog mora, u kojem „sveti" Nil nalazi svoju grobnicu. Trgovački su interesi bili već dugo prije toga prigušili vjerski zanos onoga naroda.

Ako ćemo vjerovati nekim podacima, na tu su zgradu potrošili egipatski kraljevi osam stotina zlatnih talenata, što bi značilo oko četiri milijuna zlatnih franaka. Pri koncu je upravljao radnjama graditelj Sostrat iz Knida. O njemu se pripovijeda, da je dao urezati na tankoj mramornoj ploči, pričvršćenoj nad ulazom u svjetionik, natpis kralja Ptolomeja II., a ispod te ploče, u čvrstom kamenu, da je uklesao svoje ime, znajući, da će zub vremena i morska

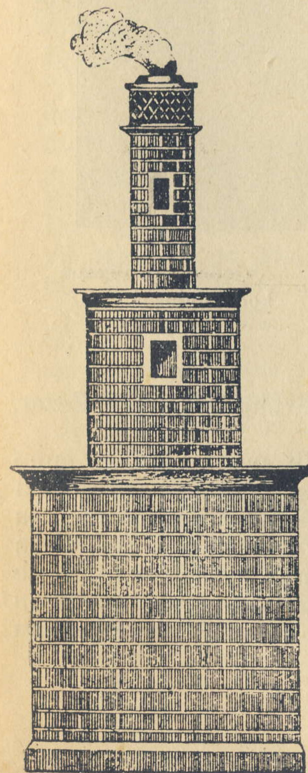
sol brzo izgristi onu tanku pločicu; a kad se to zbude, sjajit će se kod prevarenoga potomstva samo njegovo ime kao zaslužnoga graditelja toga čudovišta.



Sl. 9. Kolos na ulazu u Rodsku luku

Danas nemamo više ni kamenčića od te velebne zgrade, za koju ne znamo točno, ni koliko je stoljeća prkosila zubu vremena ni od šta se srušila. O povijesti njezinoj dakle ništa ne znamo, ali imamo sačuvanu gdjekoju vijest o njezinim dimenzijama i o svjetlu.

Svjetionik se taj podizao na hridini, koja je bila sva naokolo utvrđena zidinama i potpornjima. Visina mu je iznosila 300 egipatskih lakata, pa ako uzmemo četiri takva lakta za naš metar, dobivamo 75 metara, a tolika visina ne bi bila na odmet ni danas na starom kontinentu.



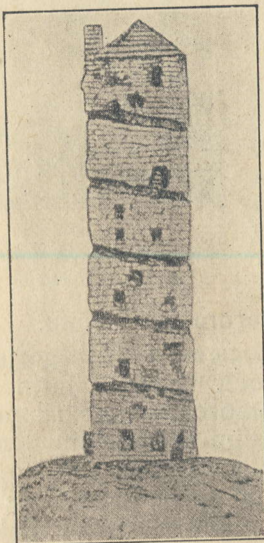
Sl. 10. Svjetionik na ulazu u luku Ostia Tiberina

Na vrhu toga svjetionika gorjela je danju i noću vatra. Njezin je plamen bio pomorcima putokazom u crnoj noći, a dim po bijelom danu. Ta se vatra ložila drvima, kao što se je ložila ne samo u svjetionicima staroga, već i u onima srednjega vijeka. Istom u novom vijeku počeo se upotrebljavati mjesto drva kameni ugljen i to samo u krajevima, gdje je bilo toga goriva, dok se općenita njegova upotreba za svjetionike zabilježila istom u XVIII. stoljeću.

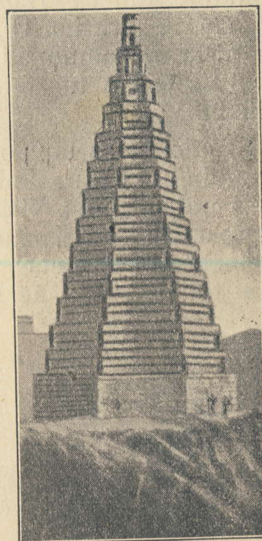
Uz aleksandrijski Pharos spominju se u starom vijeku još kakvih 18 svjetionika, od kojih su bila najznamenitija tri: jedan u luci grada Ostia na ušću Tibra (sl. 10.), drugi kod Coruñe u Španjolskoj (sl 11.), a kao treći onaj cara Kaligule kod Boulogne na Kanalu (sl. 12.). S obzirom na visinu Kaligulin je svjetionik bio drugi na svijetu: izdizao se kakvih 50 metara nad morem. Taj se je i održao najdulje od svih svojih drugova iz staroga vijeka, do g 1640. ili 1644., kad se

najedared srušio, jer mu je more bilo sasma podgrizlo podnožje.

Svjetionik kod Coruñe (2 km od grada) izdiže se kakvih 40 metara nad morem (sl. 11.). Predaja hoće, da su ga sagradili Kartažani, dok ga priča pripisuje Heraklu. Ali sudeći po jednome nađenom natpisu, čini se da ga je podigao neki Sevije Lupo, po svoj prilici luzitanski Rimljanin. Restaurirao ga je najprije Julije Cezar, pa car Trajan.



Sl. 11. Svjetionik kod Coruñe



Sl. 12. Svjetionik Kaligulin kod Boulogne
(idealna konstrukcija)

Bilo je u starom vijeku još znamenitih svjetionika, ne samo u Italiji, već i u drugim krajevima rimskog carstva, ponajpače u Dardanelima i Bosporu. A s propašću zapadno-rimskoga carstva propali su malne svi. Jedini, koji je sačuvao živu svoju vatru do početka križarskih vojna „za spas pomoraca", kako mu se čitalo na pročelju, bio je aleksandrijski Pharos. Kako se na njemu prvomu od drevnih svjetionika zapalila vatra, tako se na njemu zadnjem i ugasila.

VII.

Pomorska trgovina i kolonizacija starih Grka.

U staro je doba bio vrlo ograničen broj trgovačkih predmeta, jer starim narodima nisu bili poznati mnogi, koji su danas u trgovini glavni, kao: slador, kava, čaj, žestoka pića, krumpir, kukuruz i t. d. Osim toga je napučenost zemalja bila daleko manja, pa je i broj potrošača bio neisporedivo manji; a k tomu, izuzevši za žitarice, broj je pravih potrošača bio ograničen na same slobodne ljude, kojih nije bilo ni petina od cjelokupnog pučanstva. Pridodati treba i tu činjenicu, što su u staro doba ljudske potrebe u pitanju hrane, odjeće, obuće i pokućtva bile vrlo ograničene uopće, a nejednakost između bogataša i siromaha daleko veća od današnje. Srednjega staleža uopće nije bilo, dok je ropstvo lišavalo najveći dio ljudstva ne samo građanskih, već i ljudskih prava.

U takovim su prilikama glavna trgovačka roba bile žitarice, jer su ih trošili svi, i bogati i siromašni, i slobodni i robovi. Za prijevoz žita upotrebljavali se brodovi duge plovidbe, koji su za tu svrhu plovili do sjevernih luka Crnoga mora, tih vječnih žitnica Evrope, pogotovo pak u Egipat. Ali se često javljala oskudica žita i u onim zemljama, koje su obično tim obilovale, jer se vrlo često ratovalo, a u ratno doba prvo, što je uništavao neprijatelj, bio je prirod na polju. Brodovi, nakrcani žitom, plovili su, sve do izuma parobroda, u skupinama, jedno, što su se sastajali pred tjesnacima čekajući povoljnu struju i vjetar, a drugo, što su tako mogli da se bolje obrane od gusara, ako ih nije pratio koji ratni brod.

Trgovalo se, osim žitom, također i vinom, uljem, vunom, lanom, konopljem i ostalim predmetima, nužnima za život. Tu su robu prevozili brodovi velike i male kabotaže, jer nije sva dolazila iz udaljenih strana. Tako su Grci vozili u Egipat vino i ulje, u zamjenu za žito.

Brodovi velike kabotaže vozili su i kovine, sirove i izrađene. Uvelike se prevozilo i građevno drvo.

Trgovalo se pak zlatom, srebrom, draguljima, svilom, mirodijama i pamukom. Sva je ta roba, osim srebra, dolazila iz Indije s karavanama u Tyr, ili po moru i nilskom kanalu, kasnije, u Aleksandriju, koja je zatrla Tyr. Konačno se pak trgovalo mnogo, sveđer i svuda, robljem, koje se, baš kao i druga roba, prevozilo po moru.

Sva se ta roba vozila ponajviše Sredozemnim morem. Kopnena trgovina u Evropi nije bila ni izdaleka toliko razvijena,

a nije nam ni dobro poznata. Atlantikom se plovilo malo. Odanle se dopremao tek kositar i jantar. S onu je stranu egipatske prevlake plovidba bila nešto življa, a podržavali su je brodovi velike kabotaže, okorišćujući se monsunima Indijskog oceana.

Evropska je trgovina bila ograničena malne na same obale Sredozemnog mora, jer Germani, Gali, narodi oko Dunava, kao i oni više na sjeveru, bili su još barbari ili nomadi, pa niti su što proizvodili, niti su čega trebali.

Atena i Korint bili su središta grčke pomorske trgovine. U tim je gradovima riječ b r o d o v l a s n i k značila često i trgovac. Tim je gradovima pogodovao njihov geografski položaj, kao i njihove državne uredbe. Atena, svojom prekrasnom lukom, svojim brojnim i jakim brodovljem, dugo je vremena uživala trgovačko prvenstvo. I Korint se dokopao velike moći na moru, pa ju je i održao još dulje od Atene. Njegov položaj između dva zaljeva, na prevlaci, učinio ga je prirodnim posrednikom između Azije i Italije: na zapadu, u luku Lehejsku, pridolazili su brodovi iz Sicilije, a na istoku, u Kenkreju, brodovi iz Azije i grčkog Arhipelaga. Robu, katkad i brodove, prenosili su preko prevlake. Korint je bio na glasu i za svoje rukotvorine: imao je talionicâ raznih kovina, a luksusni su mu predmeti bili na velikom glasu.

U Atiku su brodovi dopremali u prvom redu žito, drvo, bjelokost, mirodije, papiros, mirisne pomasti, staklo, sol, sušenu ribu i kože; a izvozili su voće, vaze, brončanu robu, zlatni i srebrni nakit i tkanine.

C a r i n e su bile naskroz fiskalne, jer nisu imale zadaću da zaštićuju robu, te je svaka roba, bez razlike, kod uvoza i izvoza, plaćala državi 2% tržne vrijednosti. Zabranjen je pak bio izvoz drva, katrana, užeta i oružja. Olakoćivale su promet nekoje uredbe u pogledu opticaja novca i kredita. M j e n j a č n i c â nalazimo rano u Ateni, a i nekakvu vrstu mjenice. Žiro nije bio poznat. L i h v a r e n j e je cvalo. Iznimno su niske bile kamate od 10% za zajam; a znale su doseći i 20%, u ratno doba i 30%.

Kako je postepeno napredovalo pomorsko trgovanje, umnažali se poslovi i sklapali ugovori, na koje se nisu mogli protegnuti propisi građanskoga zakona, osjetila se potreba novih propisa, koji će vrijediti za takve poslove. Tako su nastali p o m o r s k o - t r g o v a č k i z a k o n i, najprije u Istoku, a onda u Grčkoj. I ti zakoni, izuzevši one, kojima se razlog opstanka osnivao na ondašnjim prilikama, uglavnom se mnogo ne razlikuju od modernih trgovačkih zakona.

Vrlo je znamenita pojava u povijesti grčkog naroda njegova vanredna e k s p a n z i j a. Grci su običavali dijeliti zemljišta, u ratu osvojena, među svoje siromašnije građane, pa je Atena tako

kolonizirala Eubeju, Scir, Lemnos, Imbros i t. d. Ali su Grci osnovali daleko veći broj kolonija dobrovoljnim iseljivanjem. Takove su kolonije bile sasma nezavisne od domovine, koju su visoko poštovale, pa su i pridržale religiju, jezik i kulturu s njom zajedničku, koju su pače i dalje širile.

Povijest grčke k o l o n i j a l n e e k s p a n z i j e dijeli se u dva perioda. Prvi je bio za provale Dorana u XI. i X. stoljeću pr. Kr. Protjerani od pridošlica, od građanskih razdora ili zbog same prenapučenosti, mnoštvo je Helena ostavilo domovinu, preplovilo Egejsko more i na suprotnoj obali osnovalo više znatnih gradova. E o l c i su doplovili s mnoštvom Beoćana k Tenedu i Lezbu i k obalama Mizije, gdje su osnovali dvanaest gradova, među njima i Smirnu. J o n c i su se iselili u više mahova na nekoje Kikladske otoke i u nekoje plodne krajeve Male Azije, i tu osnivali gradove, koji su se kasnije istakli u helenskom svijetu, kao Milet, Efez, Kolofon, Eritreja i t. d. D o r a n i su pak doplovili do jugo-zapadnog okrajka Male Azije i do susjednih otoka, i tu osnovali šest vrlo važnih gradova. Te su se grčke kolonije razvile vrlo naglo, procvjetale su zbog svoga pomorstva, odoljele utakmici Feničana, i konačno postale posrednice između krajnjih strana staroga svijeta: na njihovim se tržištima splivalo španjolsko srebro, jantar iz sjevernih mora, indijske mirodije i arapski tamnjan.

Drugi je period iseljivanja trajao od VIII. do VI. stoljeća pr. Kr., i tad su Grci posuli svojim kolonijama sve obale Sredozemnoga mora. Brodovlje je grada Mileta plovilo do Kavkazije, nastavljajući trgovanje kovinama i robljem. Milećani su osnovali Sinope, Trapezunt, Teodoziju i Odesu. Megarani su osnovali pontsku Herakleju, Kizik, Kalcedon i Bizant, koji je po svojem položaju dospio do zamjerne slave. Na poluotoku Kalkidici bilo je osnovano preko trideset gradova. Korint je kolonizirao otoke u Jonskom moru, napose Krf, dobivši time premoć i u Jonskom i u Jadranskom moru. Privolom Egipćana osnovali su Grci još u VII. stoljeću Naukratis, golemi emporij na Nilu, odakle su vršili odlučan utjecaj na čitav Egipat. Maleni dorski otok Thera osnovao je oko g. 690. Kirenu, stjecište trgovine s unutrašnjom Afrikom; a Kirenjani su osnovali drugih kolonija na onoj obali, između kojih je Barka bila najuglednija. Sjajno poprište helenske kolonizacije bila je južna Italija i Sicilija. Najstarija grčka kolonija, Kuma, osnovala je Napulj. Na obalama Jonskoga mora procvjetale su dorske kolonije: Tarant, Herakleja, Lokris, Metapont, Sibaris i druge. A na Siciliji je iskrsnula Sirakuza, Katanija, Mesina, Selinunt i Agrigent uz mnoge druge. Fočani, smioni pomorci, osnovali su Aleriju na Korzici i Masiliju u južnoj Galiji, isplovili iz Heraklovih Stupova i zaplovili Atlantikom. Masilija se brzo razvila do zamjerne moći, osobito poslije propasti Kartage. Njezini

su pomorci dospjeli do krajnjih britskih otoka, Ultima Thule, te istražili germanske obale.

Grčka kolonizacija u zapadnom dijelu Sredozemnog mora naišla je na protivštinu i otpor Etruščana i Kartažana. Ovi su ih zadnji potisnuli daleko u istok Tripolitanije i zaposjednuli Siciliju, Španiju i Balearsko otočje. Na istoku im se oprla Perzija, koja je zaposjela kolonije u Maloj Aziji, iz čega se izlegao veliki sukob one države s helenskim svijetom.

Kako nam se Stara Grčka prikazuje velikom u svemu onom, čime visoko kulturan narod može da se podiči, tako nam se očituje velikom i u svojem pomorstvu, bez kojega ne bi se nikad bila popela do onolike kulturne visine. Grčka je doduše bila razdrobljena u mnogo malih državica, koje su se često međusobno klale, ali su se također i takmile, pa odatle njihov bujni život i zamjerna žilavost. Sila i plemenitost helenskoga genija pokazala se i u pomorskoj trgovini i u kolonizaciji: Helen je trgovao i kolonizirao, ali je sa sobom nosio i luč prosvjete. Na helenskim se brodovima nije vozio trgovac, već i pjesnik, umjetnik i mudrac. Grčka kultura postade najraširenijom, a grčki jezik postade ne samo poslovnim, već i jezikom otmjenih krugova svih uljuđenih naroda na obalama Sredozemnog mora. Šta više, kad Grčka izgubi slobodu i potpane pod Rimljane, ovi će pomalo prigrliti jezik tih svojih podložnika, pa će se u carskom Rimu i rimskom svijetu govoriti više grčki nego latinski, te će i sami Kristovi Apostoli napisati svete knjige ponajviše grčkim jezikom.

VIII.

Brodovlje spašava kulturu svijeta.

Povijest pomorstva zabilježila je mnogo okršaja na moru, i svi su bili zamašne važnosti, pače je mnogo puta takav okršaj na moru bio sudbonosan za narode i države, a često je s njim bio završen i veliki koji rat. To nam svjedoče bitke na moru u doba punskih ratova, pa veliki boj kod Akcija, propast „nepobjedive armade“ Filipa II., Aboukir i Trafalgar u doba Napoleonovo, te poraz Rusa u Ćušimskim Vratima. Ali, svi ti veliki događaji na moru ne mogu da se usporede s važnošću pomorske bitke kod Salamine, u doba velikog sukoba Perzije s helenskim svijetom, kad je ona htjela pošto poto da Grčku pretvori u perzijsku satrapiju. Da je ta osnova perzijskim kraljevima uspjela, zarobljeni grčki genij ne bi bio stvorio velebnu grčku kulturu, i na njoj se

ne bi bio kasnije ogrijao rimski orao, ne bi Evropa bila doživjela svoga „preporoda“, i danas se svijet, čitavi svijet, ne bi nalazio na onoj kulturnoj visini, kojom se on danas diči. Jer zametak svima našim današnjim društvenim i političkim uredbama dao nam je grčki genij. On je prvi stvorio i dotjerao lijepe znanosti i umjetnosti; pače, u ovima zadnjim, čini se da smo još daleko od onog savršenstva, do kojega bijahu dotjerali stari Grci. Vrijednost remek-djela modernih umjetnika, sve od početka novoga vijeka, dade se procijeniti s tisućama i stotinama tisuća, recimo, dolara; dok ostaci umjetničkih proizvoda starih Grka, makar od zuba vremena i svetogrdne ruke iznakaženi, danas sačinjavaju neprocjenjivo blago muzejâ u najvećim središtima najmoćnijih i najbogatijih naroda. A tu veliku kulturu i velebne proizvode te velike, u mnogočemu samonikle kulture, spasila je svijetu jedna odsudna bitka na moru, zapravo ženijalnost najvećeg admirala, otkad svijet postoji, Atenjanina Temistokla, koji u tom ima u povijesti samo jednoga premca na moru, a to je Kristof Kolombo. Pače je bolje da se ovako izrazimo: Temistoklo i Kolombo nisu premci, nisu takmaci u slavi, već se oni nekako upotpunjuju. Prvi je osigurao svijetu staroga kontinenta duševni razvitak, duševnu hranu, omogućivši postanak grčke kulture; dok je drugi, s otkrićem Novoga Svijeta, osigurao prehranu tome starom kontinentu, onemogućio stradanje od gladi, i tim mu omogućio kulturni razvitak od „preporoda“ amo.

Kako je došlo do bitke u vodama Salamine i kako su Grci mogli da iznesu pobjedu?

Već smo naglasili, govoreći o kolonizaciji starih Grka, kako su ovi osnivali na sve tri obale Male Azije mnoštvo znatnih gradova, koji su podržavali duševne i trgovačke veze s materom zemljom. I kad se je perzijska država, ostvarujući svoje imperijalističke osnove, primakla obali Crnoga, Egejskog i Sredozemnog mora, gdjeno su se najljepše tad razvijali spomenuti grčki gradovi, porodio se posve prirodni spor između Grčke i Perzije. Ova je htjela, kao gospodarica zaleđa, dakle poradi teritorijalnoga kontinuiteta, da zagospoduje nad onim gradovima, a Grčka nije smjela da toga dopusti, radi svojih ekonomskih interesa. Stoga je evropski Grk morao da pomogne svojim sunarodnjacima na obalama Male Azije u njihovu otporu protiv perzijskog imperijalizma. Tu nije ulazila nacionalna solidarnost, jer te kod Grka nikad nije bilo, već puki ekonomski interesi, koji su od pamtivijeka pa do danas bili odlučni ne samo među narodima, već i među nezavisnim plemenima pojedinih naroda, te su uvijek samo iz tih interesa nicale međunarodne simpatije i antipatije, „srdačni savezi“ i najkrvaviji ratovi.

Kad je Perzija u prvoj fazi toga svog sukoba s Helenima

iznijela pobjedu, pa su maloazijski Grci dospjeli pod perzijski jaram, njezini su kraljevi, opojeni pobjedom, odlučili da razmaknu granice svoje države i s onu stranu Egejskoga mora, te su zavojevali na evropsku Grčku, da je kazne, što je pomagala svojoj braći u Aziji, i da je pokore.

Eto što je ponukalo kralja Darija na poznato poduzeće, kad se je Atena ovjenčala neprolaznom slavom na Maratonskoj poljani, a za njim kralja Ksersa na dotle nečuveno golemu vojnu, kad je Atena, uz pomoć tek nekolikih grčkih gradova, kod Salamine spasila slobodu čitavoj Grčkoj i omogućila razvitak kulture, radi koje će se grčko ime slaviti, dok bude svijeta i vijeka.

Nije naša zadaća da ustanovimo, da li je broj Ksersovih vojnika iznosio milijune ili stotine tisuća; da li je Kserso mobilizirao četrdeset i šest ili dvadeset i šest naroda; sigurno je tek to, da je on imao daleko veći broj vojnika, nego li je bilo duša u onim državicama grčkim, koje ne bijahu klonule ni poslale „velikomu" kralju zemlje i vode, znakove podaništva. Čitava sjeverna i velik dio srednje Grčke bio se iznevjerio grčkoj stvari: broj izdajica možda nije bio manji od broja onih, koji su se odvažili, da u ovom odsudnom času pogledaju smrti u lice. Istaknuti treba i to, da se je kulturniji dio Grka odlučio da brani svoju slobodu do kraja, u prvom redu pomorci.

I dok je Leonida u Termopilama pisao svojom i svojih drugova krvlju jednu od najljepših strana u povijesti čovječanstva, grčki su ratni brodovi krstarili uzduž istočne grčke obale. Došlo je onamo i do manjih sukoba, u kojima su iznijeli pobjedu nad neprijateljskim eskadrama; ali sve to nije još bilo od odlučne važnosti, pa su, dobivši vijest o termopilskoj hekatombi, svi ti grčki brodovi obišli atički poluotok i sabrali se u vodama Salamine, gdje su se i usidrili.

Grčki su se vođe sastali da vijećaju o položaju. Ali kad su dobili vijesti, da Perzijanci obraćaju u prah i pepeo gradove u srednjoj Grčkoj, da su provalili u Atiku i zauzeli Atenu, gdjeno su poklali ono nešto građana, koji su, krivo tumačeći riječi proročišta, otišli na akropolu, da se zaštite iza drvenih plotova, i k tomu jošte da ne štede ni svetih hramova, koje obraćaju u pepeo kao i sve ostalo, grčki su se vođe do kraja smeli, te mnogi od njih ostaviše vijeće, da se vrate na svoje brodove i da otplove.

Temistoklo, admiral atenski, uvidio je odmah svu opasnost položaja, pogotovo ako ne ostane čitavo brodovlje na okupu. Stao je nagovarati španskog zapovjednika Euribijada, neka nanovo sazove vijeće vođa, pa je, kad se je ono sastalo, stao dokazivati, kako je spas Grčke samo na moru, i kako je nemoguće da se Kserso zaustavi na prevlaci korintskoj, nego će je prijeći, provaliti u Peloponez, a tad će biti sve prekasno. Atena, dodao

je, pretvorena je u ruševine; ona postoji samo na ovih dvjesta brodova, što je dala Grčkoj. Završio je svoje nagovaranje s prijetnjom, da će ukrcati na brodove atenske obitelji, što su pribjegle na otoke, pa će s njima otploviti na Siciliju i onamo osnovati novu domovinu, ako se ostali povuku iz Salaminskih voda.

Temistoklove su riječi znatno djelovale, ali on nije bio još siguran, da ne će koji od vođa uzmaknuti, pa da to prepriječi, posluži se poznatom varkom, kad je poslao perzijskome zapovjedniku brodovlja pouzdana čovjeka s porukom, kako je on potajno odan kralju perzijskomu, te ga upozorava, da će lako pobijediti Grke, ako im zatvori izlaze iz zaljeva na obje strane Salamine. Kralj je njegovim riječima povjerovao i brodovlje je perzijsko tijekom noći doista blokiralo Salaminski zaljev. Tad Grcima ne preostade, već da se ogledaju s neprijateljem.

Grci su imali samo 380 brodova, a Perzijanci preko tisuću. Tu je nadmoć bila preočita. U što se je dakle nadao Temistoklo? U pomoć prirode, baš onako, kako su pomoću prirode Englezi uništili g. 1558. „nepobjedivo" brodovlje Filipa II., a admiral Togo g. 1905. golemo rusko brodovlje kod Čušime. Saveznikom Engleza bijahu česte oluje u onim morima, dok je Togova saveznica bila magla, koja se u čitavom tjesnacu Koreje redovito javlja i redovito raspršuje, pa su Japanci bili privikli plovidbi i operacijama u magli, koja Ruse nije mogla već da smete i da Togu olakša pobjedu.

Baš onako, kako na našoj obali imamo u ljetno doba periodični vjetar od S. Z. poznat pod imenom maistrala, tako običava i sa korintske prevlake da duva lokalni vjetar, u redovitim meteorološkim prilikama. U taj vjetar, koji bi Grcima bio povoljan, jer bi im duvao u krmu, a Perzijancima protivan, uzdao se Temistoklo, i nada ga nije prevarila. Dne 20. rujna 480. god. dođe do odlučne bitke. Neumrli Eshil ostavio nam je opis te najslavnije bitke, gdjeno veli: „Netom je dan sa svojim bijelim konjima prosuo sjajnu svjetlost po čitavoj zemlji, iz grčkih redova odjekne urnebesna vika poput svete pjesni: a jeka se jasno odzivala s pećina otoka (Salamine). Barbari, prevareni u svojoj nadi, sad se prestrašiše; jer pjesma, što su je Grci pjevali, ne bijaše znak bijega. Grci, ispunjeni neustrašivom smjelošću, srnuše na neprijatelja. Glas trublje im još više raspali junačka srca. Znak za navalu bude izvješen: vesla su skladnim udarcima naglo zadirala u valove slane, koji su šumili; doskora se razvilo čitavo njihovo brodovlje pred perzijskim. Desno je krilo napredovalo u lijepom redu; ostali su ih brodovi slijedili, a iz daljine odjekivahu svete riječi: Naprijed, sinci Helade, oslobodite otadžbinu, izbavite djecu, žene i božje hramove otaca svojih, te grobove djedova svojih: jedan jedini boj će odlučiti o vašoj sudbini! Na te poklike i

glasove odgovoriše Perzijanci svojim poklikom. i već udariše mjedeni sjekilji (bodeži) jedni u druge: jedan grčki brod navali prvi i polomi dijelove jednoga feničkog broda. Kad je čitavo brodovlje srnulo jedno na drugo, perzijski brodovi, golemi veličinom, stisnuti jedan do drugoga, ne imađahu slobode djelovanja, pa je jedan udarao o drugi mjedenim bodežom, jedan drugomu je kršio redove vesala, kidao jedrilje, a međutim brzoplovke grčke ih svojim vještim laganim kretnjama zaokružile i udarale sa svih strana. Najedared ostaci brodova i mrtvaci prekriše morsku površinu, a neprijatelji, koji ostadoše čitavi, požuriše se, da u najvećem neredu s razbojišta pobjegnu. Tek je noćni mrak mogao da pomogne mnogim Perzijancima, da se otmu pobjeditelju. Nikad dotle u jednom jedinom danu ne pogibe tolika sila ljudi".

Kad je Kserso, sjedeći na uzvišenom mjestu, odakle je mogao sve promatrati, vidio propast svoga brodovlja, kojemu je možda najviše naškodio protivni vjetar, razdera si od srdžbe odijelo, stade urlikati od očaja, i, davši znak, nagne u bijeg s kopnenom vojskom, u najvećem neredu. Do Helesponta poginula su mu od gladi tri dijela vojske!

Zašto je kralj bježao? Jer su pomorskom pobjedom Grci ostali gospodarima mora, pa bi kraljeva vojska, u slabo rodnoj i opustošenoj zemlji, ne mogući dobivati opskrbe iz Azije, bila od gladi izginula, čemu se ona i onako nije mogla da ugne.

To bijaše najslavnija pomorska bitka! A zašto? Da su Grci bili potučeni, Atena se ne bi bila nikad podigla iz svojih ruševina, Periklova vijeka ne bi povijest zabilježila, ne bi se u toj perzijskoj „satrapiji" rodili najveći tragički pjesnici Sofoklo i Euripid, ne bismo baštinili govore Lizijine i Demostenove, ni povijest Herodotovu; ne bi Hipokrat postavio temelje liječničke znanosti, ni Aristofan komičnom pjesništvu; ne bi Fidija izdjelao najdivnije kipove, niti bi Apolodor, Zeuksis, Polignot i Parazij slikali savršene slike; ne bi nam se sačuvala mudrost Anaksagore, Sokrata, Platona i Aristotela; ne bi se Atena ukrasila najveličanstvenijim spomenicima; ne bi nam se spasili Homerovi stihovi; ne bi sunce nikad sjalo nad Propilejama! A umotvori tih velikana i njihova mudrost postali su temeljem, uzorom, putokazom probuđenim narodima staroga kontinenta, kad su se ono prenuli iz sredovječnog sna; pače, bez baštine tih velikana pera i dlijeta, možda bi stari kontinent snivao još i sad sredovječni san, te današnjoj kulturi jošte ne bi bilo traga.

Stoga smo na čelo ovoga poglavlja i postavili naslov, da je brodovlje spasilo kulturu svijeta!

IX.

Zašto se je razvilo pomorstvo kod starih Rimljana.

Za čitavo t. zv. doba kraljeva, Rimljani nisu posjedovali ni pedlja prostora na obali mora. Ima doduše vijest, da je kralj Anko Marcije, polovinom sedmoga stoljeća pr. Kr., dao sagraditi na Tibrovu ušću luku i nazvao je Ostia, ali nemamo nikakve potvrde za taj pothvat, pogotovo kad moderni stručnjaci osporavaju tome kralju povijesni opstanak, te ga zajedno s ostalim mu drugovima gurnuše u carstvo priče. Istom je republikanski Rim počeo da goji i razvija osvajalačke, ili, kako bismo danas nazvali, imperijalističke težnje, koje su u početku bile ograničene na srednju Italiju, zatim se protegle na čitavi apeninski poluotok, a nisu trebale pomorske sile, doklegod se Rimu nije prohtjelo gospodstva i nad italskim otocima, u prvom redu nad Sicilijom.

Početkom IV. stoljeća prije Kr. Rimljani su već gospodovali nad više primorskih gradova, pa su zato g. 311. imenovali pomorske duumvire, kao nadziratelje pomorstva. Te su časnike kasnije zamijenila četiri kvestora, neka vrsta pomorskih povjerenika, koji su imali svoja sjedišta u različnim primorskim gradovima. Još prije toga imamo na rimskom forumu tribinu iskićenu bodežima s brodova primorskog grada Antija.

Kad je Rim zagospodovao nad čitavom južnom Italijom, od Grka je baštinio borbu protiv Kartage. Dospjevši u dodir s tom pomorskom velesilom Rimljani su brzo shvatili, da im ta njihova nepobjediva kopnena vojska može malo da pomogne, i stoga pregnuše da sagrade jako brodovlje i da dobro izvježbaju momčadi.

Naravski, u prvom početku nije Rim ni sanjao da zametne s Kartagom borbu na život i smrt. On je najprije čeznuo da je istisne sa Sicilije i možda s ostalih italskih otoka. Ali ni to nije bilo baš lako, jer je Kartaga bila na moru silna, svemoguća za ono doba i one prilike. Nama je nažalost danas premalo poznato, kako je bila silna Kartaga, ali znamo, da su u njoj pomorske uredbe bile najsređenije, da je imala golem i uređen pomorski arsenal, što no se izdizao na otočiću u sredini njezine ratne luke, a mogao je da primi u svoje bazene više od 200 ratnih brodova. Znamo nadalje, da je Kartaga, grad s kakvih milijun žitelja, imala zapravo dvije luke. Prva je bila trgovačka, a iz ove je vodio kanal, širok preko 20 metara, u unutarnju, ratnu, koja je prema tomu bila izvrsno zaštićena. Znamo također, da je Kartaga bila neizmjerno bogata, a njezini pomorci da su baštinili od svojih otaca Feničana svu vještinu, i u pomorskim i u trgovačkim stvarima, a i njihovu sebičnost i okrutnost. Kartažani nisu trpjeli


Sl. 13. Rimska Triremis

nikoga na moru, i jao tuđem brodu, s kojim bi se oni sastali, ako mu je momčad bila slabija od njihove. Oni bi ga oplijenili i zaplijenili, često puta potopili, a ljude naprosto poubijali. I s tim skroz trgovačkim i gusarskim narodom sukobio se najedared rimski skroz militaristički narod, te su se izlegla ona strašna tri „punska" rata, što no su trajala u razmacima oko 120 godina. U samome prvom punskom ratu sagradili su i opremili Rimljani sedmero brodovlje, svega kakvih 1400 brodova (sl. 13.), tako da se taj prvi rat može smatrati eminentno pomorskim ratom. Konačno su sva ta tri rata svršila sretno za Rimljane, pa nije čudo, što su ih rimski pisci iskitili mnogim nevjerojatnostima, da uzveličaju slavu svoje otadžbine. Ali ti ratovi, u kojima bi bio svaki drugi narod klonuo duhom, osim naroda skroz militaristički prožetoga, vrlo su poučni, i vrijedi, da to povjesnica, učiteljica života, istakne. Jer kad je Hanibal uništio tolike rimske vojske, u drugom punskom ratu, kad nije bilo rimske porodice, koja nije imala da oplakuje kojega svog poginulog člana, kad se činilo, da Rimu kucaju zadnji časovi slobode, Rim nije klonuo, izdržao je do kraja: senat je tad zabranio ženama da plaču za poginulima, nije htio da otkupljuje zarobljenike; što više, otpremio je na Siciliju da nečasno žive, daleko od ratišta, sve one vojnike, koji su se u krvavoj bici kod Kanâ sretno spasili. Jer nije najveća nesreća za narod jedna ili više izgubljenih bitaka, makar da je poginulo tisuće ljudi; za narod je najveća nesreća, kad izgubi samosvijest, kad ga ostavi srčanost, kad klone. A što vrijedi za narode, vrijedi i za svakoga pojedinca.

Što se samog brodovlja tiče, i rimsko i kartaško bilo je građeno poput grčkoga. Jednu jedinu novotariju su tad uveli Rimljani, a pronalazak se njezin pripisuje konzulu Duiliju. Taj znameniti vojskovođa domislio se načinu, kako bi svojim Rimljanima omogućio da iskažu prirođenu im hrabrost i na moru, a ujedno da osujeti Kartažanima njihovu vještinu u pomorstvu. On je, rekao bih, našao sredstvo, kako bi se pomorska borba pretvorila u kopnenu. Za tu svrhu opskrbio je svaki rimski ratni brod nekakvim strojem, koji, u zgodan čas prebačen na neprijateljski brod, prikvačio bi ga uz rimski, pa su rimski vojnici prelazili kao po kakvom mostu iz svoga na kartaški, i pretvarali doista pomorsku bitku u okršaj s bijelim oružjem. Taj su stroj Rimljani nazvali manus ferrea, pons i corvus. Mi ćemo ga nazvati leteći most. Potanje o tom ne znamo mnogo; tek znamo, da se ti mostovi nisu dugo održali u rimskoj mornarici. Ali, bilo kako mu drago, Rimljani su pripisivali tom pronalasku svoje velike uspjehe u bici kod Milâ i kod Eknoma. Konzul Duilije bio je silno slavljen. Dadoše mu triumf, podigoše na

uspomenu stup, ukrašen bodežima zaplijenjenih kartaških brodova i imenom Duilijevim.

S razorenjem Kartage, na kraju trećega punskog rata, Rimljanima je bilo osigurano gospodstvo nad zapadnim bazenom Sredozemnog mora, dok je njegov istočni bazen dospio, što no riječ, u sferu rimskih interesa. Bilo je dakle tek pitanje vremena, da Rimljani postanu gospodarima nad svim državama, što su okruživale Sredozemno more, kao i njegove rukave: Jadransko, pa Egejsko s Crnim morem. Taj se program nametao Rimljanima sam po sebi, a izvesti ga nisu mogli bez jakoga i brojnog brodovlja.

Eto, kako i zašto se je razvilo pomorstvo kod Rimljana.

*
* *

Kad smo već spomenuli Hanibala, ne će biti na odmet, ako se doda da je njegovo ime ostalo slavno ne samo u povijesti vojevanja na kopnu, već i na moru. Da je bio nedostiživi strateg na kopnu, to je općenito poznato, jer ga gdjekoji stručnjaci drže prvim vojskovođom, otkako svijet postoji; ali on se odlikovao i na moru, doduše ne u službi svoje domovine, već kao admiral Bitinijskoga kralja Pruzija, kod kojega je bio našao utočišta kao prognanik i bjegunac.

Kad se taj kralj zaratio s Pergamskim kraljem Eumenom, rimskim saveznikom, Hanibal je, već iz mržnje protiv Rimljana, rado preuzeo zapovjedništvo nad Bitinijskim ratnim brodovljem i potražio neprijateljsko brodovlje, da se s njime ogleda. Ali, znajući, da je brodovlje Eumenovo jače i brojnije od Pruzijinog, uteče se lukavštini, koja se je još koji put u povijesti zabilježila. Prije nego li će otploviti s brodovljem, zapovjedi, da se pohvata i zatvori u zemljane posude mnoštvo zmija otrovnica. Te je posude u velikom broju razdijelio na pojedine svoje brodove, a njihovim je zapovjednicima dao uputu, da na ugovoreni znak svi složno navale na sam brod kralja Eumena. Da pak dozna, u kojem se brodu nalazi kralj, kad su brodovlja dospjela jedno blizu drugoga, posla s jednom lađicom, koja je nosila znak mira, glasnika Pergamskomu kralju. Kad je ta lađica dospjela na dohvat Pergamskom brodovlju, glasnik dade razumjeti, da nosi pismo za kralja. Poštujući međunarodno pravo, po kojem je glasnikova osoba sveta i nepovrediva, Pergamci mu naznače, gdje je brod njihova kralja. Svi su naime bili osvjedočeni, da se radi o dogovaranju za mir. Hanibal je sa svojim zapovjednicima točno pazio na kretnje brodice svoga tobožnjeg glasnika, i kad je bio siguran, gdje se nalazi Eumenov brod, dade svojima znak za navalu. Ali i Pergamci se okupili da zaštite brod svoga kralja,

pa se je tako odmah pomiješalo Hanibalovo s neprijateljskim brodovljem. Sad Bitinci stanu snažno bacati u neprijateljske brodove one zemljane posude, koje su se naravski odmah raskrpatile, a iz njih isplazilo mnoštvo otrovnica. Pergamci se ljuto zaprepastiše, te ne znajući, kako da se spase od zmijskog ujeda, zaveslaše k obali, da nasuču brodove i da se razbjegnu. Hanibalu sad nije bilo teško udariti na smetenog neprijatelja i poraziti ga. Sam kralj Eumen teškom se mukom spasio.

Eto nam tu, u davnoj davnini zametak našim „bombama“, u kojima su eksploziv zamijenile zmije otrovnice!

X.

Odlikovanja i kazne u rimskoj mornarici. — Pomorske igre.

Najveće odlikovanje za rimskog admirala, kao i za vojvodu kopnene vojske, bio je triumf. To je bila velebna vojnička svečanost, nesamo u slavu vojskovođe, već i njegovih vojnika, poslije sretno dovršene važne vojne. Triumf rimskog admirala zvao se „triumphus navalis“. Prvi, koji ga je proslavio, bio je glasoviti Duilij g. 260. pr. Kr., poslije sjajne pobjede nad Kartažanima. Ne zna se, da li je bilo kakve razlike u sjaju između triumfa vojvode kopnene sile i onoga rimskog admirala; ali se ne vidi razloga, zašto bi takva razlika uopće postojala.

Riječ „triumphus“ postala je od usklika „io triumphe“, — današnji „hurrah“, — kojim su gledaoci i vojnici pozdravljali triumfatora po rimskim ulicama. Taj je dan vladala posvemašnja sloboda, koju su najobilnije iscrpljivali sami vojnici, stupajući iza triumfatorovih kola. Oni su uz gornji usklik miješali i svakojake pjesme, koje su u carsko doba bivale ne samo satiričke, već često sasma nepristojne, a sve, dakako, upravljene na triumfatora. Danas nešto takovo ne bi nikomu ni na um palo, jer smo navikli kod velikih slava da sipljemo samo hvalospjeve u superlativima; ali u ono doba to nije bila ni drzovitost, pa su, kao posve prirodnu stvar, različni pisci ostavili o tom obilnih, donekle nevjerojatnih bilježaka. Iz tih vijesti doznajemo, da su vojnici spočitavali Juliju Cezaru i škrtost i zlo postupanje; a nisu propustili ni njegove mekoputnosti, šta više ni raskalašenosti u mladim mu danima. I kako nije bilo nikad na svijetu ljudi bez mane, nije prošao glatko u tom obziru nijedan od rimskih triumfatora, tako da danas imamo čitave zbirke takvih škakljivih stihova, kojima

je vojska častila i osvećivala se svome vrhovnom zapovjedniku prigodom njegova triumfa.

Osobiti su propisi postojali za obavljanje triumfa. Kad bi pobjeditelj pristao brodovljem uz obalu, Rimu najbližu, odaslao bi senatu poslanstvo s molbom, da mu se dopusti triumf. Tad je senat pretresao, da li je takav čovjek doista zavrijedio to najveće državno odlikovanje. Kraj toga se uzimalo u obzir, kakve je neprijatelje svladao, koliko je brodova potopio, a koliko ih je zaplijenio, koliko je roblja odveo i da li se među zarobljenicima nalazi koja okrunjena glava, ili bar koji odličnik iz pobijeđenog naroda. Na koncu se pretresalo i to, da li je kao osoba vrijedan tolike časti.

Kad je senat dekretom dopustio triumf, počimale su mnogovrsne pripreme, da slava ispane što sjajnije. A kad je sve bilo gotovo i kad je svanuo određeni dan, čitav je Rim polazio u susret triumfatoru izvan gradskih bedema. Tad se stala redati povorka, koja će stupati pred triumfatorovim kolima. Prvi su stupali članovi senata, za njima liktori, noseći svoje znakove, pa četa vojnika i mornara, a onda svirači. Za ovima su se nizali nosioci golemih slika, na kojima su bili prikazani triumfatorovi uspjesi: bilo je vještački naslikano more s brodovljem, položaj razbojišta, i predočeno, kako dio neprijateljskog brodovlja, od majstorskih udaraca bodežom, tone sa svom momčadi. Iza tih je išlo mnoštvo nosilaca s oružjem, što se otelo neprijatelju, napose pak neprijateljska r o s t r a, bodeži, skinuti sa otetih mu brodova, i krmeni nakiti. Nosili su i goleme napise, na kojima je kubitalnim brojkama bio naznačen broj svladanih brodova. U tom se je dakako redovno pretjeravalo, da publika bude zadovoljnija, pa je n. pr. u pomorskom triumfu Pompejevu bilo na jednoj takvoj ploči napisano: „n a v e s r o s t r a t a e c a p t a e s u n t DCC", (zaplijenjeno je 700 brodova, oružanih bodežom)! Konačno se nosila i slučajno zaplijenjena neprijateljska blagajna, pa zlatni vijenci, kojima su darivali junake, što su se u bici osobito odlikovali. Takvi su se vijenci zvali „c o r o n a n a v a l i s" ili „r o s t r a t a", ili „c l a s s i c a", a sve je značilo „vijenac za junaštvo na moru". Takav su vijenac redovno dobivali oni, koji su prvi oružjem u ruci uskočili u neprijateljski brod. S tim su se vijencima nosili i oni, što su različni gradovi i pokrajine poslali triumfatoru na poklon. Ti su vijenci u prvo doba bili od lovorova lišća; ali kasnije je moda uvela same zlatne teške vijence, kojih je kojiput bivalo na stotine. Tako n. pr., kad je Julije Cezar slavio, poslije smrti zadnjeg republikanca Marka Katona, u četiri dana četiri triumfa, nosili su pred triumfatorovim kolima, samo 2822 zlatna vijenca, u ukupnoj težini od kakvih deset tisuća kilograma zlata, po našu: vagon zlata!

Iza vijenaca vodili su životinje, koje su se imale tom prigodom žrtvovati na Kapitoliju. Rogovi su im bili pozlaćeni, a glave iskićene cvijećem i vrpcama. Zadnji su stupali odlični sužnji, bili oni makar kraljevi, kraljice i njihova djeca; naravski, svi u teškim okovima. Šta više, sjaj se triumfa cijenio ponajviše prema društvenoj odlici sužanja, što no su stupali pred triumfatorovim kolima. Marijev je triumf bio osobito sjajan, jer je pred njegovim kolima stupao kralj Jugurta; a kraljica Kleopatra sama je sebi zadala smrt, samo da je ne odvedu u Rim, da ukrasi Oktavijanov triumf. Poznat je njezin usklik: „N o n t r i u m p h a b o r"!

Iza sužanja eto triumfatorskih kola, što no su vukla najkrasnija četiri bijelca, iskićena cvijećem. Kola su bila najsjajnija, što se pomisliti može. Na njima je ponosno stajao triumfator, odjeven, kao što je bio i kip Jupitra Kapitolijskoga. Šta više, triumfatorov se ornat i čuvao u hramu toga boga na Kapitolu. Sastojao se od donje haljine, t u n i c a p a l m a t a, koja je bila sva od grimiza, a zlatom protkana; nad ovom je bila gornja haljina, t o g a p i c t a, također od grimiza, posuta zlatnim zvjezdicama; a na nogama je triumfator imao pozlaćenu obuću, c a l c e i a u r a t i. U lijevoj je ruci držao žezlo od slonove kosti, s c i p i o e b u r n e u s, s orlom na vršku, a u desnoj lovor-vijenac. Državni rob, s e r v u s p u b l i c u s, podržavao mu je nad glavom zlatnu krunu Jupitrovu, jer je bila preteška, da bi je čovjek mogao uzdržati na glavi. Drugi jedan rob, s druge strane, neprestano je ponavljao triumfatoru one značajne riječi: „O g l e d a j s e z a s o b o m; n e z a b o r a v i d a s i č o v j e k"! Ovaj je drugi rob imao naslov krvnika slave „c a r n i f e x g l o r i a e", koja nije smjela da zavede triumfatora na misli opasne slobodi rimskog naroda.

Uz triumfatora, na njegovim kolima, stajala su i njegova maloljetna djeca, sinovi i kćeri; dok su mu odrasli sinovi jezdili iza kola, u društvu njegovih najviših časnika.

Povorku su zatvarali triumfatorovi vojnici i mornari u vojničkom hodu, nakićeni cvijećem i znakovima, kličući svaki čas „i o t r i u m p h e" i pjevajući već spomenute prigodnice.

Kad su triumfatorova kola prispjela do božjeg hrama na Kapitolu, triumfator je odlagao božje odijelo, prinosio je bogu dio ratnog plijena, u prvom redu neprijateljske zastave, pa je najzad dao žrtvovati već spomenute životinje. Svečanost je svršavala sjajnom gozbom, kojom je triumfator počastio ne samo senatore i državne odličnike, već i vojnike, a kojiput i čitavo građanstvo. Za takvu je jednu gozbu pod vedrim nebom Julije Cezar trebao 22.000 stolova!

Ali, kad senat ne bi pronašao, da je vojskovođa ili admiral zaslužio triumf, mogao mu je dekretirati t. zv. o v a c i j u. I to

je bila neka vrsta triumfa, samo s manje sjaja. Kod ovacije nije pobjeditelj stajao na kolima, već je stupao pješice — u starije doba, dok je u carsko jašio na konju; nije bio odjeven poput Jupitera, već je mjesto toga picta nosio drugu togu, kojoj su samo rubovi bili od grimiza, a zvala se toga praetexta, koju su inače smjeli da nose samo najviši dostojanstvenici: diktatori, konzuli, pretori, edili a i pokoreni kraljevi, te visoki svećenici. Pobjeditelj nije kod ovacije nosio u desnoj ruci vijenac od lovora već od mirte.

Uz te najviše počasti, što je rimski admiral mogao da postigne, povijest je rimska zabilježila i raznovrsne kazne, baš u mornarici. Kako je admirale rimske redovno sreća pratila, mi danas ne znamo, kakve su im bile određene kazne za slabe ili nikakve uspjehe. Znamo samo za jednoga, a to je bio Kornelije Scipio, kad se je u početku prvoga punskog rata dao zavesti i prevariti od Kartažana, da su ga u Rimu prozvali asinus! Ali su zato postojale oštre kazne ne samo za mornare i vojnike, već i za njihove časnike. Kao prva takva kazna bilo je sramotno otpuštenje, ignominiosa missio. Ta je bila namjenjena svakomu, koji bi se u okršaju kukavički ponio, pa i zapovjedniku broda, koji bi napustio svoje mjesto i umaknuo svojim brodom. Ovaka je kazna bila sramota i za kažnjenikovu obitelj. Takav otpušteni časnik nije smio da traži bilo kakvu državnu službu, a ni da se odijeva kao drugi.

Manja je kazna bila bičevanje, a svakako najteža kazna smrti. Ta se je vršila na više načina. Osuđenika bi objesili ili o jarbol, ili niz bok broda, ali za noge, te bi visio, dok ne bi izdahnuo. To je bila redovna kazna za straže, ako je brod njihovim nemarom ili neopreznošću dospio u veliku pogibao. Postojala je pak od rimskog doba pa sve do osamnaestog stoljeća ona teška kazna, kad bi osuđenika svezali užetom i provukli ga ispod broda s jedne na drugu stranu. Je li pak gubernator neoprezno kormanio, pa je stoga brod sašao s pravog smjera, velika mu je sramota bila, što mu je sva momčad u dvoredu, posred kojega je morao da prođe, imala da pljune u lice. Uskoku ili bjeguncu s broda ili bi odsjekli ruke, ili bi ga dali smaknuti. Za nekoje osobite prekršaje spuštali su mornara u čamac, izveli ga na pučinu, i tu bez hrane i vesala prepuštali ga udesu. — Pobuna se pak kaznila decimacijom. Tako je n. pr. car Galba, kad mu se bijaše pobunio odio mornara, koji su tražili i za mornaricu orla i znakove, a on im molbu odbio, — napustio na njih odano sebi konjaništvo, koje ih je silu pomlatilo, a povrh toga, kasnije je dao smaknuti svakog desetog. To je prva poznata decimacija u mornarici.

Kako je rimski narod čeznuo za zabavama, i konačno nije

tražio od svojih vlastodržaca drugo do li „kruha i igara", to su ovi izmišljali načine, kako da ga bolje zabave i da mu međutim što više stegnu slobodu. Između raznih igara spominju se i t. zv. naumahije, umjetne pomorske bitke. Prvi je uveo takve igre Julije Cezar. On je dao izdupsti blizu Tibra jezero, u koje su prenijeli raznovrsne brodove, na kojima je bilo mornara i vojnika. Za tu prvu naumahiju bijaše se slilo sa svih strana toliko naroda, da su mnogi od gledalaca, čak od senatora i vitezova, bili zgaženi i zagušeni. Kad je ta igra svršila, dao je Cezar ono mjesto opet zasuti, i tu je sagradio Martov hram. — Takih su igara davali i nekoji carevi. Tako je August dao napuniti kazalište za takvu igru vodom, dovedenom posebnim vodovodom, iz velike udaljenosti. Car Klaudije pokazao je svoje krvološtvo i prigodom ovakih igara. U navlaš izdubenom jezeru našle se na okupu 24 trijere; 12 ih je prikazivalo sicilsku, a 12 rodijsku mornaricu. Na tim je brodovima bilo oko 19.000 kažnjenika. Kad su ovi prolazili mimo cara, da se ukrcaju na brodove, dovikivali su mu poznati pozdrav gladijatora: „Ave, imperator, morituri te salutant!" (Zdravo care, pozdravljaju te oni, što će sad na umrijeti!), na što im on cinički uzvraćaše: „Vos quoque avete!" (Da ste zdravo i vi!); a poslije toga su se ti nesretnici nemilo stali mrcvariti, dok ih većina nije poginula. I dok je ta borba trajala, podvodni je stroj izdigao iz sredine jezera roba, u spodobi Tritona, koji je svojim srebrnim rogom poticao bojnike na žešće mrcvarenje. — Car Kaligula, da potamni slavu Ksersovu, koji je bio preko Helesponta dao sagraditi veličanstvene mostove, preko kojih je imala da prijeđe u Evropu njegova milijunska vojska, dao je napraviti takav jedan most između Baje i Puteola (Pozzuoli), sabravši sve brodove iz Italije i Sicilije. Na određeni dan izredala se preko toga mosta sva njegova vojska, a prošao je preko njega i on sam, ukrašen svim carskim znakovima. Na večer pak dao je tako rasvijetliti taj most, da su nebrojene baklje pretvorile noć u dan. Iza toga je dolazila gozba; a najzad, onako iz puke obijesti, dao je pobacati u more mnoštvo naroda, što se bio slegao na most od svih strana, da se nadivi čudu neviđenu i moći mrskoga gospodara. Krvolok se taj silno zabavljao, gledajući, kako i najodličniji ljudi pogibaju u valovima. — Spominje se također i naumahija cara Heliogabala, koja se je odlikovala od svih predašnjih tim, što brodovi u umjetnom jezeru nisu plovili na vodi, već na vinu, kojim je bilo jezero napunjeno?!

XI.

Rimski brodovi u jezeru Nemi.

Čitav svijet prati s najvećim zanimanjem isušivanje jezera Nemi, u kojem se, prema stoljetnoj predaji, nalaze brodovi rimskog cara Kaligule. Dosele izvedeni radovi kao i nađeni predmeti potvrdiše tu predaju. Samo je teško odrediti, koji su razlozi mogli potaknuti toga suludog cara, da sagradi dva razmjerno velika broda na najsugestivnijem jezeru rimske okolice. Sva je prilika, da su i ti brodovi bili namijenjeni, kao i druge njegove naumahije, zabavama rimske plebe.

Ti brodovi, i dok su bili pod vodom, imali su svoju povijest. Još g. 1446. počeo je istraživanja u jezeru Leon Battista Alberti, dok je g. 1535. to nastavio Francesco De Marchi, spustivši se pod vodu u jednoj spravi, izumljenoj od nekog Vilhelma Di Lorena. Istraživao je tu g. 1827. Annesio Fusconi, a 1895. Eliseo Borghi.

Bilo je bolje, da su ta istraživanja uopće izostala, jer su svaki put brodovi bili ili oštećeni ili opljačkani, budući se je kidao email, trgali komadi mramora, i odnosili predmeti kovinski, osobito brončani. Više je brončanih predmeta krišom preneseno u inozemstvo. Stručnjaci vele, da potječe iz jezera Nemi i ornamentalni brončani kalpak, što se nalazi u berlinskom državnom muzeju, kao što i brončani kip u britskom muzeju, koji predstavlja Dijanu, ili Drusillu, Kaligulinu sestru, sa sedam drugih manjih kipova, što su služili za ukras.

Od g. 1927., kad je talijanska vlada odlučila da Kaliguline brodove treba spasiti, javno mnijenje prati odnosne radove s najvećim zanimanjem. Tri velika privatna društva ponudiše, da će električnim sisaljkama, na svoj trošak, presušiti jezero, prebacivši svu vodu u stari odvirak. Blizu jezera se ponosno izdiže starodrevna palača, nekoć svojina Frangipana, Colonna, Orsini i Savelli. Dok je voda spala za prva dva metra, našlo se ulomaka stupova i ostataka velikog pristaništa za brodove.

Zašto su potonuli ti brodovi? Toga ne zna nitko, a možda se nikad ni ne će znati. Jesu li potonuli, pošto ih je zub vremena izgrizao, ili se je to dogodilo, kad su ih opljačkali? Ili je istinita legenda, koja veli, da je Kaligula, slaveći orgije sa svojim društvom, da pruži svojim gostima neviđen prizor, u stanoviti čas dao otvoriti luknje u podbrodu, i brodovi su se spustili na dno zajedno sa svima, koji su se taj čas na njima našli! Kad bi ova legenda bila istinita, tad bi se u brodovima moralo naći jošte veliko blago: mramora, predmeta od zlata, bjelokosti i bronca.

Sad su već radovi presušivanja jezera toliko uznapredovali, da

je skelet prvog broda većim dijelom otkriven (sl. 14.), i već su stručnjaci mogli ustanoviti, do kolike savršenosti i do kojih virtuoznosti bijaše doprla brodogradnja kod starih Rimljana. Prvi je brod dug šezdeset i četiri metra, a širok dvadeset; duljina drugoga iznosi šezdeset i jedan metar, a širina oko dvadeset i četiri. Drugi je brod bio na vesla. Da bi se ti brodovi mogli izvući na obalu



Sl. 14. Ruševine jednoga od brodova rimskog cara Kaligule (37.—41.) potopljenih u jezeru Nemi.

ne može biti govora; bit će najveći uspjeh, ako se tako poprave, dok su na dnu jezera, da ih voda, kad je napuste, uzmogne dići na površinu. To će biti najsjajniji prizor, kad zaplivaju na vodi brodovi devetnaest stotina godina stari! — Dodajemo još to, da je ispod prvoga broda nađen čamac, skrhan dakako, dug oko pet metara, pun krcat opeka i crijepa. — Jezero Nemi moglo bi još donijeti bez sumnje mnoga iznenađenja.

XII.

Ratno rimsko brodovlje u doba carstva.

Sudbonosan je bio u životu rimske države dan 2 rujna 31. g. pr. Kr., kad je bojna sreća kod Akcija imala da odluči, tko će postati gospodarom rimskog svijeta: da li triumvir Oktavijan, baštinik tradicija i slave Julija Cezara, ili Antonij, zatravljeni ljubavnik egipatske kraljice Kleopatre.

Rimski se svijet podijelio tada u dvije stranke: Istok je pretežno pristajao uz Antonija, Zapad uz Oktavijana. Naši prasjedioci na obali između Raše i Krke, glasoviti pomorci Liburni, bili su uz Oktavijana, pa su mu za odlučni okršaj poslali u pomoć i svoje brodovlje, koje je, po svjedočanstvu rimskih pisaca, odlučilo pobjedu u onoj veleznamenitoj bici u korist Oktavijana. Taj odlučni utjecaj liburnijskog brodovlja ovjekovječio se u rimskoj mornarici tim, da je poslije Akcija, riječ „liburna", u latinskom govoru, dobila značenje ratnoga rimskog broda (sl. 15.). Tako nalazimo riječ „liburna" u tom značenju i kod Vegecija, koji nam je u svojoj knjizi (Epitome rei militaris Lib. IV. Cap. XXXIII.) ostavio zabilježeno ovo vanredno svjedočanstvo: „Ali kad je August boj bio kod Akcija, budući da je Antonij bio potučen poglavito od pomoćnog brodovlja liburnijskoga, pokusom se u toj bici vidjelo, da su brodovi Liburnâ prikladniji za ratovanje od ostalih". Isto nalazimo i kod Svetonija, Horacija, gdjeno pjeva o Kleopatri, pa kod Silija, Lucana, Propercija i kod samog Tacita, i to u njegovoj „Germaniji", u „Agricoli" i u „Historijama": svuda se riječ „liburna", poslije bitke kod Akcija, upotrebljava u značenju ratnoga rimskog broda.

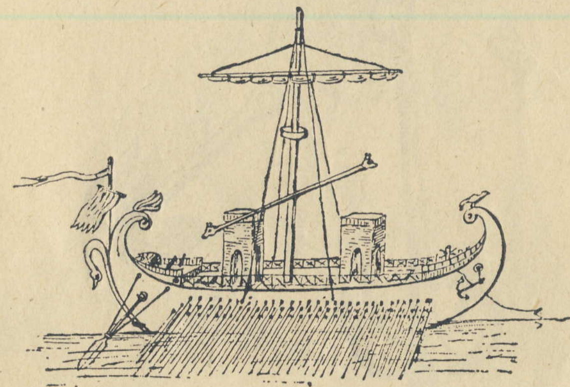
Prema samom Vegeciju možemo rimsku liburnu carskog doba ovako predočiti:

Bilo je liburna na jedan do pet redova vesala, ali najprikladnija za ratovanje valja da je bila, kao i grčka trijera, ona sa tri reda vesala. Duljina im prema širini mogla je biti i veća od 8 : 1, obzirom na nadogradnje na palubi. Gradile su se ponajviše od čempresovine, borovine, jelovine i omorikovine; a pojedine im česti nisu spajali željezni čavli, već mjedeni, budući da ovi odolijevaju rđi, dok joj željezni brzo podlegnu. Liburna na tri reda vesala mogla je nositi do 230 tona, a raspolagala je snagom veslača od 24 konjske sile, dok je ona na pet redova mogla nositi preko 500 tona, ali bijaše sporija i za manevriranje nespretnija.

Ratne su liburne imale na palubi utvrda i tornjeva, s kojih

su vojnici mogli laglje da sipaju projektile na neprijatelja. Nekoji pripisuju uvođenje tih utvrda i tornjeva Oktavijanovu admiralu Agripi. Ti tornjevi nisu bili trajno na palubi. Podizali su ih samo u ratno doba, a kad bi ovo minulo, rastavili bi ih i dijelove spremili u podbrođe.

Sa utvrda i tornjeva na rimskim liburnama vojnici su, rekli smo, sipali projektile na neprijatelja. Ali to nisu bile same obične strjelice, već su se hitale i goruće strijele, omotane u kučinu, ispunjenu sumporom i paklinom. Tu bi bio zametak našim praskavicama. Te praskavice, s kojima se nastojalo zapaliti neprijateljski brod, valja da su bile dosta teške, dok su ih bacali pomoću balista, spravâ za hitanje teških predmeta na znatnu daljinu. A baliste su te bile po svoj prilici na tornjevima, odakle je balistarima, vojnicima zabavljenim oko balista, bilo laglje



Sl. 15. Ratna liburna.

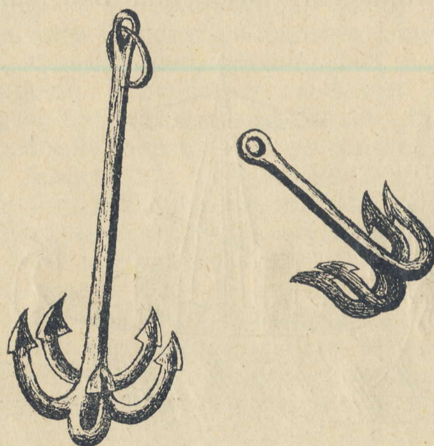
da njima manevriraju. Balistari su bili izvježbani vojnici, koji su znali proračunati udaljenost i prema njoj odmjeriti snagu hica. Te baliste na liburnama zastupale su modernu pomorsku artileriju.

Nije stalno, da li su se kad i na liburnama upotrebljavali Duilijevi „leteći mostovi". Posve je vjerojatno, da nisu.

Liburne su bile opskrbljene t. zv. asserom, što no je visio na jarbolu. To je bila duga, tanka, ali čvrsta greda s okovanim obim glavama. Kad bi se desilo, te bi neprijateljski brod dospio liburni uz bok, vojnici su spretno hitali jednu ili drugu okovanu glavu asserovu; a pod dobro odmjerenim udarcem lako je moglo da popuca neprijateljskom brodu više od jednog rebra, koliko da je pogođen prednjim bodežom. Asser je bio u pomorskom

vojevanju, što i aries na suhu. Jer i aries je bila čvrsta drvena greda, okovana na kraju debelim željezom, u podobi ovnujske glave. Snažnim odmjerenim udarcima tom gredom mogao se je kod opsijedanja probiti gradski bedem.

U pomorskom okršaju nastojalo se oštetiti neprijatelju i jedrilje, da mu se otešča bijeg. Za tu su svrhu liburne imale čvrstih kosa na dugim motkama. To se je oružje i zvalo falx, što znači kosa. Doista, kad je neprijateljski brod slučajno dospio uz liburnu, lako su mogli vojnici s tornjeva ili iz koša na jarbolu prerezati mu užeta, što su podržavala jedrilje; a kad bi se to oborilo na palubu, neprijatelj je ne samo gubio moćno sredstvo za bijeg, ako mu je vjetar bio povoljan, već su oboreni križevi umnažali zabunu i nered među momčadi.



Sl. 16. Sidra u carsko rimsko doba

Kako je svaka liburna vukla za sobom po jedan čamac, a mogla je imati kojega i na palubi, u zgodnom je času znalo skočiti s liburne u čamac nekoliko momaka, zaveslati do krme neprijateljskoga broda, i tu u tren oka presjeći dvosjeklicama užeta, na kojima su visjela kormila, koja, bez njih, nisu mogla dovoljno odolijevati otporu mora, pa se u takvom slučaju brod smatrao izgubljenim.

Dakako da je najpogubnije oružje liburne bio njezin rostrum, bodež, kao i kod grčkih trijera. Bodež sa tri zuba zvao se tridens. Zgodan i snažan udarac bodežom mogao je duboko probiti neprijateljski brod, koji bi zbog toga „otvorio vodu“, počeo tonuti, i konačno sa svojom momčadi iščeznuo u moru.

Sidra (sl. 16.) su bila već u prvom stoljeću pr. Kr. privezana

željeznim lancima. Taj se lanac kao i u naše doba namatao na vratilo, s pomoću kojega se je sidro dizalo ili spuštalo kroz oči na pramcu.

Svaka je liburna imala svoje ime. Moderne nas iskopine nisu ni u jednoj grani pomorstva toliko nadarile, koliko u ovoj. Ime liburne ne bijaše ni urezano ni napisano, već ga je predstavljao posebni kipić na pramcu (sl. 17.). G. 1827. našao se u našem Solinu nadgrobni natpis, u kojem se veli, da je vojnik Idiopant



Sl. 17. Nakit na pramcu rimskoga broda

vojevao 16 godina na liburni, koja se zvala „Morena“. U drugom jednom natpisu stoji, da je se jedna liburna zvala „Fortuna“, druga „Aesculapius“, pa „Aquila“, „Armata“, „Clementia“, „Fides“, „Justitia“, „Nereis“, „Virtus“ i t. d.

Na rimskim liburnama zastupao je rimskog cara, vrhovnoga gospodara vojske i mornarice, admiral, koji je imao naslov „praefectus classis“. Kako su Rimljani imali više mornarica, bilo je više i tih prefekata. Te posebne mornarice odgovaraju

našim odjelima, koji svi skupa sačinjavaju državnu mornaricu. Zamjenik prefekta zvao se „sub-praefectus". Visoki časnici, kao i na kopnu, bili su „tribuni", a njihova bi čast možda odgovarala onoj modernih „contre-admirala".

Zapovjednik liburne s tri reda vesala zvao se „trierarcha"; ali ih je bilo s takovim naslovom, koji su zapovijedali i manjim brodom, baš onako. kako se događa i kod modernih mornarica, da kapetan fregate ili linijskog broda zapovijeda na korveti.

Današnjemu časniku manovre odgovarala je na liburni čast „navarcha", koji je imao dužnost da svaki dan vježba i gubernatore i vojnike i veslače. Iza navarha dolazio je po časti pomorski centurion „centurio classiarius", ali nam njegov djelokrug nije pobliže poznat. Našemu božmanu odgovarala je čast „magistra", koji je obično bio na krmi, gdje je prema zapovijedima, što ih je dobivao od trijerarha i navarha, davao naloge kormilarima i glavaru veslača, koji se zvao „hortator". Veslalo se pak kao i kod Grka, po taktu. Hortatoru je bio dodijeljen posebni svirač, koji se zvao „symphoniacus".

Kormilar se zvao „gubernator". Na manjim je brodovima bio jedan za oba kormila, ali na liburni je za svako kormilo bio posebni gubernator. Na svakoj je liburni bio i po koji ronilac, a naslov mu je glasio „urinator". U Rimu su postojale posebne zadruge ronilaca pod imenom „corpus urinatorum". Neobična je bila vještina tih ronilaca. Dopirali su do morskoga dna s najvećom brzinom. Da laglje razaberu predmete na dnu, napunili bi usta uljem, pa bi ga po malo ispuštali. Da ih u poslu ne smetaju veće ribe, bile su im crno omaštene ruke i noge. Kad bi se sidro zakvačilo za morsku klisuru, pa nije bilo moguće da se izvuče, morao se po užetu ili po lancu spustiti ronilac i osloboditi sidro. U ratno su doba ronioci vrebali, kako bi presjekli užeta neprijateljskomu brodu pod vodom, ili kako bi mu inače mogli pod vodom naškoditi.

Vojnici na liburni zvali su se „classiarii". Oni nisu bili mornari, niti su se razumijevali u mornarske poslove, već im je vježbanje u oružju bila sva briga. Na liburnama eskadra, kojima je baza bila pod Ravenom, classiarii su bili ponajviše iz Dalmacije i Panonije — u doba cara Vespazijana. Takav je vojnik na obranu gornjeg tijela imao oklop i kacigu, a na nogama goljenice. On nije trebao da maršira, pa mu ta sputanost nije smetala. K tomu je imao štit, čvršći i veći od onoga kopnenih vojnika, da ga sigurnije obrani od tuče projektila, što ih je mogao sasuti neprijateljski brod. Osim već spomenutih kosa (falces) imali su i neku vrst kvaka (harpago), kojima su nastojali da zakvače pûta (sartie) neprijateljskog broda, da mu se tako laglje približe. Imali su jošte i luk sa strjelicama, a nekoji i praće

za hitanje kamenja i olovnih kuglica. Za jače kamenje i krupnije olovo služili su im fustibali, za još krupnije projektile onagri, a najsmrtonosniji su bili silni škorpioni.

Mornari, „nautae" razlikovali su se od vojnika. Služba im je bila manevriranje oko jedara, i svi strogo mornarski poslovi, isključivši veslanje.

Najniža vrsta na rimskim liburnama bili su veslači. Na svakom je veslu bio po jedan čovjek. Pojedini redovi veslača nisu bili odijeljeni ogradama, nego je svaki veslač mogao da vidi sve svoje drugove na jednom boku broda. Veslači su sjedjeli okrenuti prema krmi, a potezali su vesla prema sebi.

Manji brodovi, koji su pratili rimske liburne, bili su obično na 40 vesala, po 20 na svakoj strani. Ovakav se manji brod zvao „scapha exploratoria", što bi danas odgovaralo nazivu izvidnice, „aviso" ili „vedetta". Zadaća je tih brodica bila, da uhode neprijatelja, da doznadu njegove kretnje i osnove, a do prigode, da mu otmu ili potope živež, što su vozili teretni brodovi. Da odgovore tim zadaćama, trebalo je da budu niske i uske, što im je samo pomagalo za brzinu.

Liburne su ipak imale veliku manu, što su slabo odolijevale uzburkanom moru. Vegecije pače ističe, da ih je više nastradalo u oluji, nego li u boju. Stoga on i preporuča, da se treba uklanjati bici, ako je more uzburkano, i da se pazi, da u okršaju ne dospije liburna u pravac protivan morskoj struji, jer da u tom slučaju vesla pomažu slabo, a jedra nikako.

Što se pak samoga bojnog reda tiče, saznajemo od istog pisca, da se liburne nisu redale u ravnom pravcu, kao što se poredavaju čete na bojnom polju. Bojni je red bio ili u polukrugu, ili u obliku mjesečeva srpa, ali na način, da brodovi, koji se nađu u sredini bojnog reda, ipak načine kut, eda neprijatelj, ako bi pokušao da probije to središte, već po samom rasporedu bude okružen i uništen. Dakako, najjače liburne i najhrabrija momčad bili su na krilima takova bojnog reda.

Sad nam nije tešto predočiti sliku pomorske bitke u drevno doba. Praefectus je izdavao zapovijedi trijerarhima, ovi su ih saopćivali navarhima radi mornarskog manevriranja, a tribunima u pitanju vojništva. Prvi su davali naloge magistru, a ovaj gubernatorima za kormanjenje, a hortatoru za veslače; tribuni su pak upravljali manevrom vojske preko centuriona. Kad bi neprijateljsko brodovlje dospjelo na dohvat artiljerije, počele su djelovati baliste, onagri, škorpioni i praće; a kad bi se neprijatelj još više približio, hitao se asser s največom silom, sjekla se užeta oko jarbola i kormila, a ne bi ni ronioci ostali prekrštenih ruku. Ako bi uspjelo, da ili bodež ili asser probiju rebra neprijatelju, voda bi navalila kroz

otvor i brod bi počeo tonuti. Ako bi se probio neprijateljski bojni red, zaokružilo njegovo brodovlje, i onemogućilo mu se manevriranje te presjekao uzmak, bitka bi bila gotova, a zapovjednika je čekao sjajan triumf ili ovacija; ako li je pak svojom očitom krivnjom bio poražen, čekala ga je javna sramota i kazna.

XIII.

Trgovačko brodovlje starih Rimljana.

I kod Rimljana su, kao i kod Grka, trgovački brodovi bili samo jedrenjaci. Imali su i oni po nekoliko vesala, ali ta su služila poglavito, kad je brod ulazio ili izlazio iz luke. Inače je na pučini sva nada trgovačkog broda bila u povoljnu vjetru. Nije li vjetar bio povoljan, brod je ostajao na sidru, u luci; onako po prilici, kao što to još i danas biva kod nas s manjim jedrenjacima, i kao što je do iznašašća parnoga morskog stroja bivalo u svima zatvorenim morima.

Među trgovačke brodove ne smijemo svrstavati i brodove za luksus, o kojima nam se sačuvalo više bajoslovnih nego li povijesnih vijesti. Da su ti brodovi bili raskošno uređeni, nije nemoguće; ali je teško priznati, da su im podovi bili od mozaika, da su imali šetališta, natkrita odrinama vinove loze i zaštićena pravim pravcatim voćkama! Isto tako možda spada u carstvo priča, što se pripovijeda o Kleopatrinu brodu, da je imao jedra od teške svile, a gornje dijelove vesala okovane srebrom.

Kao što nam je nemoguća kontrola vijesti o raskošnim brodovima davnine, teško je zamisliti, kako su izgledali brodovi, na kojima su bili preneseni razni obelisci iz Egipta u Rim. Oko g. 10. pr. Kr. prenesen je u Rim prvi obelisk, Flaminijev. Pod konac prvoga stoljeća poslije Kr. prenesen je obelisk vatikanski, zajedno s podnožjem; a istom u doba Konstantinovo, početkom IV. stoljeća, prenesen je obelisk lateranski, bez podnožja. Svakako stoji, da su se ti obelisci prenijeli po moru i da im se, svakomu pojedinom, težina kreće između četiri i pet sto tisuća kilograma. I danas, sa svima modernim spravama, koje imamo, ne bi bilo lako ukrcati na brod ni iskrcati debele kamene stupove, duge čak i preko 30 metara, — bez podnožja, — pa odatle možemo izvesti, da su Rimljani doista imali i takove sprave, kao i brodove, koji su te monolite trebali da prime u se ili na svoju palubu. Ako pak vjerujemo vijestima starih pisaca, oni brodovi, koji su prenijeli te obeliske, povrh toga su ukrcali i više stotina tona robe, i nekoliko stotina putnika!

Trgovački su se brodovi dijelili u dvije vrste: velike i male kabotaže. Prema dimenzijama, što su zabilježili razni pisci, običan brod male kabotaže mogao je nositi do stotinu tona, dok su oni velike kabotaže nosili najmanje 250 pa sve do 1300 tona, a možda i više. Za vanredne svrhe, kao već napomenuti prijenos obeliska, gradili su se brodovi goleme veličine.

Obično su trgovački brodovi imali jedan jedini jarbol, u početku s jednim, a kasnije s više jedara. S vremenom se počela zasađivati još dva manja jarbola, jedan na prednjem, a drugi na stražnjem dijelu broda. Momčad je počivala u kućici na krmi, koja se zvala „tugurium“, otkud se i danas zove ta kućica „tuga“.

Bijaše trgovačkih brodova namijenjenih samomu prijevozu putnika; šta više, takovi su brodovi imali i svoje stalne pruge, kao što je to bilo n. pr. između Brindisija i Drača. Tako je rimska „Via Appia“ bila vezana s cestom, koja je tekla od Drača do Soluna. Takvi putnički brodovi valja da su bili neobično veliki, kad znamo, da je brod, s kojim se vozio veliki historik, židov Josip Flavije, iz Palestine u Rim, ukrcao kakvih šest stotina ljudi; dok je onaj, s kojim je plovio sv. Pavao iz Cezareje u Italiju, imao veliki teret i osim toga 276 putnika.

Kapetan broda službeno se zvao magister (majstor), ali se bijaše uobičajio i naziv gospodar. Mornari su se uzimali uz ugovorene uvjete. Njih su otada, pa sve do devetnaestog stoljeća, smatrali surovim i razuzdanim ljudima.

Kako je u rimskom carstvu dugo vremena, izuzevši na krajnjim granicama, vladao mir, nije čudo, što se, uz trgovinu, silno razvila i plovidba, velike i male kabotaže.

Obalnu, ili plovidbu male kabotaže, podržavali su nebrojeni brodovi između pojedinih obalnih gradova, te između kopna i otokâ. Ipak su se luke slabo gradile, poglavito stoga, što se zimi nije plovilo, već bi se brodovi izvukli na suho i ne bi se iznova porinuli do proljeća, osim kad bi nastala vanredna nužda.

Duga plovidba, a tu su obavljali brodovi velike kabotaže, postojala je samo poradi Rima, „glave svijeta“, gdje se je trošilo i rasipavalo svega premnogo, a proizvodilo se nije ništa. Rimu je trebalo nevjerojatno mnogo žita, koje se često puta i badava dijelilo. Rim je po žiteljstvu bio milijunski grad, a Italija, slabo i zlo obrađivana, nije mogla da prehrani te milijune ljudi. Ta Italija i danas ne smaže dovoljno žita za sebe, a uz žito imade još i kukuruz i krumpir, „darove Amerike“, kamo li bi bila to mogla u ono doba. Kad uvažimo tu činjenicu, onda možemo posve lako shvatiti onaj vapaj rimske svjetine: „kruha i igara!“

Doista, u Rimu carskom tek je pitanje kruha moglo da dovede do revolucije, pa stoga, da carevi uzmognu mirno carevati i gaziti rimsku slobodu, trebalo je mnogo kruha i čestih igara A kako Italija nije mogla inače dobiti žita već po moru, to su svi carevi štitili i podupirali pomorstvo. Žito je prilazilo u Italiju, za Rim, iz Sardinije, Sicilije, sjeverne obale Crnoga mora, te iz Egipta, koji se nazivao „žitnicom i ključem Italije“.

Osim žita pridolazili su u Rim i svi bolji proizvodi iz različnih pokrajina: krzna, kože i slana riba iz Ponta; sagovi iz Mezopotamije; granit, lan, staklo, papir iz Egipta; voće, mramor i zvijeri za cirkus iz Afrike; umjetnine i fine tkanine iz Grčke; sukno, stoka, ulje, željezne i bakrene kovine iz Galije; dragocjene i obične kovine, fina vuna, vosak i med iz Hiberije; kositar iz Britanije, a roblje iz svih strana svijeta, sve po moru.

Luksus bijaše napose stvorio mnoštvo vrlo skupih potreba. Taj se luksus u Rimu nevjerojatno razvio; a on, kako ono reče Juvenal, „grozniji od oružja, osvećivaše pobijeđeni svijet“. Miomirisi su se općenito trošili, i oni su zobali goleme svote. Bogataši su se odijevali samo u svilene haljine, a svila bijaše neizmjerno skupa. Kitili su se draguljima, ponajviše biserom. Poznato je, da je Kaligula bio iskitio biserom i pramac nekojim svojim brodovima. A cijena biseru, ne u Rimu, već na obalama Perzijskoga i Taprobanskog zaljeva, bila je triput viša od cijene zlata. Kolika mu je pak cijena bila u Italiji, u Rimu, možemo misliti.

Kao što u doba grčko, tako i u doba rimskog carstva, najveći dio te trgovine prenosili su brodovi. S Istokom se trgovalo po moru od nužde, a sa Zapadom stoga, što je morski put bio kraći i udobniji od kopnenoga, premda su Rimljani, doklegod se protegla njihova vlast, svuda probijali uzorne ceste, izgrađivali udobne kanale i uređivali korita brojnim rijekama

Kakvi su bili brodovlasnici, kakva li je bila momčad na tima trgovačkim brodovima rimskim?

Već je spomenuto, da stari Rimljani nisu imali nikakova nagnuća k moru; rečeno je nadalje, zašto i kada su se počeli da zanimaju za pomorstvo, i takvo je raspoloženje trajalo sve do kraja republike. S carstvom se pokvarenost u Rimu, uvriježena u doba punskih ratova, razvila do vrhunca. Starih je Rimljana nestalo, a njihova je krepost živjela još tek u uspomenama potomaka. Rim je postao grad kozmopolita: tu se splilo — baš kao i u naše doba poslije velikoga svjetskog rata — naroda od svih strana, svih vjera, svih vrsta: građana i slobodnjaka iz svih pokrajina, čak i barbarâ, a sve je privlačio trgovački interes. Stoga, kad se reče, da je tad bilo poraslo kod Rimljana zanimanje za pomorstvo, ne smije se razumjeti, da se tu radilo o

pravim građanima Rima, već o doseljenim njegovim žiteljima. Kod ovih je nastao pače nekakav polet za pomorstvo: riskantno poduzeće, ali je moglo izbaciti veliku korist. Stoga je Katon svjetovao glavničaru, neka sam ne oprema broda, već neka se udruži s drugih četrdeset i devet novčara, da bude rizik gubitka podjeljen! Tomu se baš nije ni čuditi, kad se uvaži, da tada još nije bilo društvima za osiguranje ni traga. A kasnije se pomorstvo nevjerojatno upravo razvilo, zbog znatnih povlastica, što su mu ih podjeljivali razni carevi, pa su pomorci konačno stvorili posebnu zadrugu, koja se raširila i po pokrajinama, sa zajedničkom blagajnom i s predstojnikom, koji je rukovodio zadružne poslove.

Brodovi namijenjeni dugoj plovidbi, ili velikoj kabotaži, i to najveći i najljepši, nisu ipak bili vlasništvo Rimljana, već Grka. Ovi su bili rasijani po svim obalama Sredozemnog mora. Od starih njihovih osobitih svojstava preostalo im je tek nagnuće k pomorstvu i trgovini. I ta su svojstva pridržali dugo. Osobito su iz aleksandrijske luke izlazili oni golemi njihovi brodovi, s gorostasnim jarbolima i prostranim jedrima, štono su prevozili u Italiju žito i bogate istočne proizvode.

Pomorska su poduzeća u carsko rimsko doba izbacivala toliko koristi, da je i Neronov ministar Seneka bio dioničar u društvima brodovlasnika, premda je jasno slovo zakona zabranjivalo nešto takovo patricijima i višim državnim činovnicima, budući da se tako što smatralo niskim i nedostojnim. Ali i patriciji i državni činovnici izigravali su taj zakon tako, što su se u tim poduzećima dali zastupati od svojih slobodnjaka, pa čak i od robova. Ne smije se uzeti, da je baš ta trgovačka bujica prirodno pritjecala Rimu i Italiji. Da uvoz iz pokrajina bude redovit i izdašan, brinuli su se posebni vladini povjerenici, osobito u Egiptu, u Iliriku, na obalama Crnoga mora i u Hiberiji, pa su često cijene robi na rimskom tržištu zavisile od poštenja tih rimskih povjerenika za izvoz. Ti su povjerenici strogo pazili, da pokrajine šalju sve, čega je trebala Italija i Rim. Tako su Britanci na svojima vrlo primitivnim brodovima slali svoje proizvode preko Kanala u Galiju, i ta je roba tad išla Galijom do obala Sredozemnog mora, pa u Rim. Osobito je živa bila plovidba male kabotaže između Londinija (Londona), koji je cvao još u Tacitovo doba, pa Dubrija (Dover), Velike Luke (Portsmouth) i Volibe (Falmouth) s jedne te Bononiae (Boulogne sur mer) s druge strane. U Galiji je pomorstvo, kao i plovidba po onim zgodnim rijekama i kanalima, osobito cvalo, te su brodograditelji pače spadali među povlaštene obrtnike, koji su mogli dospjeti čak u viteški stalež. Ipak nam se nije sačuvala nijedna vijest, nijedna uspomena, da bi galski, pogotovo pak britanski brodovi prilazili iz Oceana u Sredozemno more. — Povjerenici iz Hiberije upući-

vali su izvoz prema Italiji, a taj se sastojao od ratarskih i stočarskih proizvoda, pa suhe ribe i ruda. Tri glavne njihove luke: Gades (Cadiz), Malace (Malaga) i Karthago Nova (Cartagena) imađahu izravne veze s Ostijom. Gades je uz to trgovao i sa zapadnom obalom Afrike, nastavljajući predaje Kartažana. Iz Afrike, da ni ne spominjemo Aleksandriju, brodovi su prevozili robu u Italiju ploveći iz Apolonije, Velikog Leptisa, Hipone te Kartage, koju su Rimljani g. 132. po Kr. dali iznova sagraditi, te je u kratko doba postala znamenito pomorsko i trgovačko središte.

XIV.

Nautička znanost kod starih Rimljana.

Ne može se poreći, da je geografijska nauka u starom vijeku znatno napredovala i da je temeljito naslućivala velike geografijske istine, na kojima ta znanost danas počiva; ipak je od toga napretka bilo vrlo slabe ili nikakve koristi za pomorce. Može se pače ustvrditi, da geografija i nije bila pomoćnicom pomoraca uopće, doklegod joj nije uspjelo da im pruži na upotrebu svoje karte. Baš stoga, o nautičkoj znanosti, kao znanosti, ne bi ni moglo da bude govora, ni kod Rimljana, ni kod ikojega drevnog naroda, pače ni kod sredovječnih naroda, sve onamo do XIV. ili XV. stoljeća, ma da je kompas pronađen prije, ali upotreba njegova na brodovima nije dotle bila općenita. U ono dakle doba toj je znanosti nedostajala svaka podloga. Ipak ćemo pod gornjim naslovom navesti pomagala, kojima se je u doba rimsko pomorac mogao da okoristi na svojoj plovidbi, pa je stoga trebao da se s njima upozna, da ih nauči.

Već smo spomenuli, da je rimski pisac Vegecij ostavio knjigu, u kojoj je, pored ostaloga, zabilježio sve, što se je, u doba carstva, znalo o pomorstvu. On veli, da su četiri glavna vjetra, štono duvaju s četiri zemaljska stožera, ali da iskustvo dokazuje, da osim njih ima još osam sporednih, dakle svega dvanaest. Od tih vjetrova da često duva jedan po jedan, ali se dešava, te duvaju i dva i tri skupa, a tad mora, štono su po prirodi svojoj inače mirna, pobjesne. S obzirom na te vjetrove, svako doba godine da nije jednako podesno za plovidbu. Ima šta više doba, kad se ploviti ne smije, pače ni otisnuti brod od pristaništa. Iskustvo im je utvrdilo, da je plovidba najsigurnija od ishoda Plejada (koncem svibnja) do pojava Artura (polovicom rujna), jer tada ljetna blagost utišava bijes vjetrova. Od polovice pak

rujna do 11. studenoga plovidba biva mnogo manje sigurna, budući da se tad javlja Arturovo zviježđe i k tomu nadolazi ekvinocij sa svojim nevremenima. K tomu, oko 7. listopada podiže se kišoviti Kozorog, a odmah za njim, 11. istoga mjeseca, neobuzdani Bik. Ali kad u studenom Plejade zapadnu, javljaju se silne oluje. Stoga su mora od 11. studenoga pa sve do 10. ožujka „zatvorena“. Tad su običavali izvući brodove na suho. Isti pisac dalje pripovijeda, kako se u novoj godini slavilo javnim svečanostima „otvorenje“ mora i početak plovidbe. Ipak dodaje, da je i poslije otvorenja mora opasno ploviti sve do polovice svibnja, radi raznih nepovoljnih zvijezda i nestalna vremena. Doduše, veli, trgovci ne mare za tu opasnost, pa se brodovi iz požude za dobitkom izlažu i toj opasnosti; ali ratni brodovi su oprezniji od onih, kojima čežnja za dobitkom nadahnjuje neobičnu odvažnost.

Kao uvijek, tako su i u rimsko doba ljudi vjerovali da ishod i zapad nekojih zvijezda redovno prate oluje na moru. U to se je tako duboko vjerovalo, da su nekoji pomorci određivali unaprijed stalne dneve, kad bi takve oluje imale da se jave. Dakako, to se nije baš točno pogađalo svaki put, ali Vegecij veli, da je zamjerno, što takve oluje nisu izostajale; pa ako nisu uzbjesnile na određeni dan, javile su se koji dan prije ili kasnije. Naglasuje, da i prijelazi zvijezda, štono se zovu planeti, mogu navući zlo vrijeme, kad ulaze u nekoje znakove, ili kad iz njih izlaze, a najgori su za plovidbu t. z. interlunarni dnevi, kako to potvrđuje sveopće iskustvo.

Rimljani su kod plovidbe polagali silnu važnost na razne mjesečeve pojave. Vegecij pače tvrdi, da se na mjesecu mogu opažati, koliko u ogledalu, mnogi znakovi oluje i lijepa vremena. Veli, da crven, krvav mjesec naviješta vjetar; plavetan kišu; ako li se na njemu odrazuje i jedna i druga boja, znak je to silnih kiša i užasnih oluja; dok lijepi sjajni mjesec obećaje brodovima vedrinu.

Ali su proučavali i sunčeve pojave: njegovo izlaženje i zapadanje, pa da li jednako prosiplje svoje zrake, ili ga zasjenjuju pare; da li mu je svjetlost trajna ili promjenljiva; nije li ga sila vjetrova „zažarila“; da li je blijedo i da li mu mrlje naviještaju kišu. Vegecij dodaje, da opominje pomorca na oprez i sam zrak, pa i samo more, kao i boja i veličina oblaka. Šta više, i ptice i ribe po nekojim znakovima naviještaju promjenu vremena, i premnogi piloti upoznaše iskustvom sve te znakove, bez ikakve naučene teorije.

Razumije se samo po sebi, da su stari Rimljani obraćali osobitu pažnju plimi i osjeki. More se, veli Vegecij, ne uznemiruje samo od vjetrova, već i od nekakova vlastitog gibanja. U određeno doba dana i noći ono napreduje i povlači se posebnom snagom,

štono se zove **rheuma**, a to znači tijek, pa znade da poput bujice čas poplavi obale, da se malo zatim opet vrati u svoje granice. A te morske kretnje mogu brodovima i pomoći i škoditi; one su raznovrsne prema položaju obala i mjesečevim mijenama, pa stoga treba prije pomorske bitke dobro proučiti dobu plime i osjeke u kraju, gdje se brodovlje nalazi, i gdje bi moglo da dođe do sukoba.

To je eto sve, što nam se sačuvalo o nautičkoj znanosti starih Rimljana, pa ćemo još dodati, ma da strogo ne bi spadalo pod naslov ovoga članka, vrlo zanimljivu vijest, što nam se sačuvala, da je već u rimsko doba čovjek mozgao o tom, kako bi se moglo zamijeniti veslo i jedro na brodu s drugom snagom, i učiniti tako brod nezavisnim od vjetra i sposobnijim, da se opre protivnom vjetru i morskim strujama. Taj je problem doduše riješio istom početkom devetnaestog stoljeća glasoviti Robert Fulton iznašašćem parobroda; ali ipak ne će biti na odmet istaknuti, kako je čovjek dugi niz stoljeća, prije njega, težio za istim ciljem. To je za nas s tim zanimljivije, što je ta misao nikla u davno ono doba kod prasjedilaca na ovoj našoj obali, kod čuvenih pomoraca Liburna.

Anonimni neki pisac štampao je g. 1732. u Nürnbergu knjigu* u kojoj se opisuje Dalmacija, i navode mnogi povijesni podaci o toj našoj zemlji. Između ostalih vijesti stoji u toj knjizi i ta, da su drevni Liburni u neko povijesno doba zamjenjivali na svojim brodovima snagu veslača snagom volova, a sama vesla s više parova kotača. Ti su kotači na krajnjoj periferiji imali produljene palce, u obliku pera od vesala, što su kod okretanja kotača mogla snažno zadirati u more, a bili su, naravski, na bokovima broda, — možda onako, kako je to bivalo na parobrodima do iznalaska propelera (vijka). U istoj se knjizi pripovijeda, da je u takovu brodu bilo u tu svrhu po više pari volova. Ti su volovi, možda par po par, imali u unutrašnjosti broda okretati nekakav stroj, upregnuti pod nekakav stup, — možda onako, kako još danas običavaju u Dalmaciji uprezati konja pod mlin za gnječenje maslina. — Snaga, što ju je po prirodi tromi hod volova proizvodio, ubrzavala se u samom stroju, te je znatno pospješena imala da okreće vanjske kotače, što su tjerali brod znatnom brzinom.

Kad ne bi knjiga, u kojoj se nalazi ta vijest, bila štampana 42 godine prije nego li se začetnik parobroda rodio, moglo bi se uzeti, da se je njezin pisac nadahnuo na njegovu pronalasku, na našim parobrodima, pa ne bi čitava ta vijest bila ni duhovita.

* „Gründliche Beschreibung des Königreichs Dalmatien, in welcher alle und jede historische Merkwürdigkeiten von den ältesten bis auf die neuesten begriffen etc".

Ali, budući da je knjiga štampana malone čitav jedan vijek, prije nego li je parobrod prviput otplovio iz Amerike u Evropu, nije izlišno da ju napomenemo, pogotovo kad, osim ovoga njemačkog anonima, spominju te strojeve na liburnama i drugi pisci, koji pače takve brodove nazivlju „Liburnae rotatae" i ustanovljuju kao doba toga iznašašća oko g. 400. po Kr., za carevanja Arkadija i Honorija. Jedino, u čem se ti pisci ne slažu s našim anonimom, jest to, što ovi ne dopuštaju, da su u unutrašnjosti takve lađe okretali stroj volovi, jer su prespori, već da su to obavljali konji.

Nije nemoguće, da su se stari Liburni proslavili s tim iznašašćem, koji se je kasnije, u srednjem vijeku, zametnuo, kao i sve ono, što su stari narodi bili dotjerali znatno, osobito na polju mehanike i lijepih umjetnosti. Ako je pak sve bajka, ipak je zamjerno, što ona nije tu izmišljenu slavu pripisala kojemu drugom narodu, već prasjediocima na našoj obali, koja se i danas ponosi junačkim svojim pomorcima.

XV.

Bizantinska mornarica.

Još prije konačne katastrofe zapadno-rimskoga carstva bijaše nastao potpuni zastoj u pomorstvu. U zapadnom bazenu Sredozemnog mora, pa u Jonskom i Jadranskom moru, nije se dulje vremena viđalo ratnih brodova. Stoga se je gusarenje bilo silno razmahalo. Istom Teodorik, kralj istočnih Gota, počeo je uviđati, da mu se država ne će konsolidirati, ne bude li imao i ratnu mornaricu, te je poznata njegova zapovijed iz g. 510, da se ima sagraditi u Italiji ništa manje od tisuće **dromona**. To je prvi put, što se u izvorima spominje brod dromona, brzoplovka. Da su poslije njega Goti imali ipak nekakvo brodovlje, dokazuje nam vijest grčkog pisca Prokopija, koji je zabilježio, da su se g. 548. srazila pod Ankonom mornarica gotska sa grčkim lađama, predvođenima od zapovjednika grčkog u Raveni Valerijana, i Ivana u Saloni. Gotska je mornarica bila poražena. U tom boju sudjevalo je s obih strana oko stotinu brodova.

S propašću kraljevstva istočnih Gota, malo poslije bitke pod Ankonom, opet nam nestaje svaka vijest o brodovlju u vodama negdašnjega zapadno-rimskog carstva.

Ali, istočno se carstvo održalo malne za čitavu tisuću godina poslije propasti zapadnoga carstva. Od barbarske se poplave ono spasilo više zlatom, nego li junačkim otporom; ali nema sumnje, da je ono uvijek raspolagalo i kakvom takvom ratnom mornaricom,

dok su mu trgovački brodovi podržavali trgovački promet na Crnome moru i u istočnom bazenu Sredozemnog mora.

Zamašnijih vijesti o bizantinskoj mornarici nalazimo tek povodom odluke cara Justinijana, da zavojuje na Vandale u Africi. Da se prebaci vojska u Afriku, trebalo je silno brodovlje, pa je u tu svrhu Justinijan dao otpremiti, što ratnih što teretnih, oko 500 brodova pod zapovjedništvom Aleksandrinca Kalonika. Vrhovni zapovjednik u toj vojni bio je slavni Belizar. U opisu te vojne sačuvalo nam se više vrlo zanimljivih pomorskih vijesti.

Bizantinsko je brodovlje odjedrilo ispod Carigrada g. 532. Sad se prvi put spominju bojadisana jedra i brodski fenjeri. Da uzmognu naime ploviti u istom smjeru svi brodovi, služila su danju bojadisana jedra na brodu vrhovnog zapovjednika, i na još dva broda. Jedra su bila bojadisana minijem. Noću su ti brodovi imali fenjere. Tom se prilikom prvi put spominju i trublje na brodovima, jer su se sidra izvukla na znak trubalja.

Nema sumnje, da se je dvopek, *panis bis coctus*, trošio na moru od davnijeg doba; ali se taj mornarski baškot sada prvi put spominje. Ne bi ga ni sada bili spomenuli u opisu te vojne, da nije mnogo ljudi pomrlo baš stoga, što se taj baškot na moru bio pokvario. Baškot naime treba dvaput peći, t. j. dotle, dok ne izgubi četvrtinu svoje sirove težine. Ali carigradski dobavljači, koji su imali opskrbiti brodovlje kruhom, mjesto da ga dadu ispeći, kako treba, izložili su ga odmah prejakoj vatri, tako da mu je kora brzo dobila boju baškota, pa su ga u vrećama dali vagati i odmah otpremiti na brodove. Uspjelo im je dakako da tako na vagi prevare; ali kruh se brzo pokvario, i njim se mnogi vojnik i mornar otrovao.

Isto tako se pokvarila i voda za momčad. Voda za časnike održala se zdrava, jer bijaše u velikim staklenim posudama, koje su bile u škrinjama, napunjenim pijeskom, i k tomu u podbrođu, dok je voda za momčad bila u neprikladnim bačvama izložena suncu.

Poslije Justinijanove vojne u Africi protiv Vandala, sve do druge polovice sedmoga stoljeća nemamo nikakve osobite vijesti o pomorskim stvarima. Istom kad se je muhamedanska bujica, provalivši iz Arabije, razlila po zapadnoj Aziji i sjevernoj Africi, te kad je glasoviti Moavija, na čelu nebrojenog brodovlja, pokorio najprije Kipar, pa Rod i Kikladsko otočje, da konačno iskrca svoju vojsku u Propontidi i da stisne Carigrad opsadom, koja je potrajala kakvih šest godina, u tragičnom onom času, kad su Grci mogli da svaki čas klonu, egipćanin Kalinik oživi očajne Grke iznašašćem, koje je izvelo zamašan preokret u vojevanju na moru i oslobodilo Carigrad od propasti. To bijaše tako zvana *grčka vatra*, goruća tekućina, koja se sipala na

napadače sa gradskih bedema i sa pramca dromona na neprijateljsko brodovlje. Voda nije mogla da ugasi grčku vatru, a sipala se uz gromovit prasak i silan dim.

Kako se je priređivala ta „vatra“, to su Grci čuvali kao najveću tajnu kroz više stoljeća. Odali su je najprije svojoj saveznici Veneciji u ratovima potkraj jedanaestog stoljeća, pa su tako za nju doznali i Prorokovi sljedbenici, koji su to strašno oružje upotrijebili protiv Križara. Ipak, još ni danas se pravo ne zna što je bila ta vatra.

Prema spisu o ratnom umijeću, što nam je ostavio istočni car Lav VI., sin Bazilija Macedonca, pomorska sila bizantinska u IX. stoljeću dijelila se u dva glavna dijela: u carsku mornaricu (to bazilikon ploimon) i u pokrajinsku (to thematikon ploimon). Carska se mornarica sastojala od više vrsti brodova razne veličine, što su se skupnim imenom zvali dromone, brzoplovke.

Oveće bizantinske dromone imađahu na provi jaku cijev (sifon) mjedom oklopljenu. Iz te se cijevi sipala grčka vatra na neprijateljsko brodovlje. Do te cijevi, nešto poviše, bijaše neka vrsta mostića od greda, na kojem stajahu vojnici, koji su imali braniti prednji dio broda i sipati vatru.

Osim tog mostića kod cijevi na provi na jačim se dromonama spominje i drugi most, veći od prvoga, poznat pod imenom *Ksylokastron*. I na njemu je bilo vojnika, koji su imali hitati na neprijatelja krupno kamenje, komade željeza i sve ono, što čovjeka može da ozlijedi. Takav most možda zastupaše tornjeve, što ih Agripa bijaše izmislio za rimske ratne brodove.

Prema veličini carski su se brodovi dijelili u tri razreda: veće, srednje i manje. Veći i srednji bijahu dugoljasti, sa dva reda veslača. Jedan red bijaše pod palubom, a drugi vani, na samoj palubi. Posve je prirodno, što su ovaki brodovi bili puno niži od liburna; inače bi veslač, koji bijaše na palubi, trebao preveć dugo veslo, da dopre do vode i da u nju zadire, a ovjenčani pisac nigdje ne ističe, da je u ono doba na jednom veslu bilo više ljudi. Pače on izričito tvrdi, da svaka dromona srednjega razreda imade u svakom redu, na svakom boku po 25 veslača, dakle 50 pod palubom, a 50 na palubi, svega stotinu; ali veslači na palubi morali su do potrebe obavljati i službu vojnika. Tome broju treba dodati časnike, pa vrhovnog božmana i njegove ljude, pa dva kormilara, zastavnika, nadglednike prove, sifonatore (vatrosipače), upravitelja sidrâ i konačno stražmeštra.

Veće su se dromone razlikovale od srednjih jedino u broju momčadi. Na većim je bilo do 200, a i više ljudi. Ali ipak, i ove, pod palubom nisu imale više od 50 veslača, dok je 150 preostalih imalo da vesla i da sudjeluje u okršaju. Male su dromone nasuprot imale samo jedan red veslača, pa su se i zvale jedno-

veslice (monere), a i „galije". Radi svoje vitkosti i brzine bile su vrlo zgodne za stražarenje i služile su kao izvidnice.

U pogled svoje duljine dromone su redovno imale oko 50 metara.

Ali u ratnoj mornarici bizantinskoj imademo još i teretne brodove, i to dvovrsne. Jedni bijahu namijenjeni za prevoženje oružja i bojnih sprava, drugi za prenos konja. Ovi su potonji bili građeni i udešeni navlaš za tu svrhu.

Na čelu bizantinske ratne mornarice bijaše jedan vrhovni zapovjednik, carski admiral. Svako tri ili pet dromona imađaše na čelu svoga Komesa, neka vrsta današnjih contre-admirala. Ovaj primaše zapovijedi od admirala, te ih predavaše zapovjednicima pojedinih jedinica. Admiralski se brod odlikovao pored svih drugih i veličinom i čvrstoćom i brzinom; a momčad mu se sastojala od izabranih momaka različnih naroda, pa se je stoga i zvao pamphylos. I Komesov se brod isticao nad drugima.

Zapovijedi u pomorskoj bici davale su se u to doba samo znakovima, podnipošto trubljom, a časnici su bili dobro izvježbani, da ih lako shvate. Uostalom to je signaliziranje bilo od prijeke nužde, jer kraj silnoga morskog šuma, zadiranja i škripanja vesala, zvižduka projektila i udaraca sijekilja (bodeža), zvuk bi se trublje ili izgubio ili bi nejasno dopro, dok je signale svatko mogao vidjeti i razumjeti.

Bojni red ne bijaše uvijek u obliku polumjeseca; običavali su poredati brodove i u ravnoj crti, kojiput i u više redova, jedan iza drugoga. Ako je bojni red bio u obliku mjesečeva srpa, što su Grci zvali pelagolime, admiralski je brod bio u njegovoj sredini.

Sve to, a i drugih potankosti, koje ćemo još navesti, nalazi se u spomenutom spisu cara Lava, oca Konstantina Porfirogeneta. Ali i njegov nam je sin ostavio nekoje vijesti o carskoj mornarici, a prema tim vijestima dromone njegova doba, dakle u X. stoljeću, imađahu do 230 veslača i do 70 mornara i vojnika.

Car Lav VI., filozof, u već spomenutoj svojoj knjizi, ostavio nam je još i drugih vijesti, koje su vrlo zanimljive i odaju njegovu veliku skrb za ratno brodovlje. Piše dakle car svojim admiralima:

„Imamo jošte da govorimo o pomorskom vojevanju, o čemu ne nalazimo baš ništa napisano..... Što nam je u tom obziru poznato, doznali smo od naših vojvoda.....

„U prvom redu treba da naučite pilotovo umijeće, to jest, kako ćete poznati razne vjetrove, kretanje raznih zvijezda, kretanje sunca i mjeseca, jer to sve utječe na promjene u godišnjim dobama i pomaže proricanju vremena......

„Treba da vaše dromone budu čvrsto građene i sposobne za boj. Neka im oklop na rebrima ne bude odveć debeo, da brod ne postane pretežak; a ne smije da bude ni pretanak, jer bi ga neprijateljski udarac lako probušio......

„Treba da imate uvijek u pripremi brodsku opremu, i sve što treba za oboružanje dromone. Pače nekoje predmete treba da imate dvostruko, kao što su sidra, vesla, palci (skalmos), jedra i užeta.........

„Na pramcu ćete pričvrstiti syphon, mjedom oklopljen, za hitanje vatre na neprijatelja. Nad tim će syphonom biti drven mostić s čvrstim prsobranom. Tu će se popeti vojnici da strijeljaju na neprijatelja.

„Na većim se dromonama imadu podići u sredini palube drveni tornjići, s kojih će također vojnici sipati na neprijatelja kamenje, komade oštra željeza, i vatru.

„Svaka dromona ima da bude razmjerno duga i široka, sa dva reda vesala, jedan niži, drugi viši. U svakom će redu biti barem 25 klupa za veslače, svega sto ljudi. Svaka će dromona imati svoga zapovjednika, poručnika, zastavnika i dva pilota za kormanjenje. Od zadnjih dvaju veslača na pramcu jedan će biti određen za sisaljku, a drugi za sidro....... Zapovjednik će stajati na krmi, na takvom mjestu, gdje će ne samo biti zaštićen od neprijateljskih hitaca, već će moći i da sve vidi i da zapovijeda s manevriranjem.

„Moći će se graditi i veće dromone, za dvjesta ljudi, pa i za više........ Imadu se sagraditi i manji brodovi, na jedan red vesala, štono se obično zovu pamphyli, za stražarenje, za otkrivanje neprijatelja, i za svaku drugu službu, za koju treba brzine.

„Velik broj brodova pomoći vam ne će, ako vam je momčad zločesta i kukavička, pa makar imali protiv sebe i malobrojna neprijatelja. Više nego li na broj, treba paziti na snagu i odvažnost. Koliko li zla ne će učiniti malo vukova brojnome stadu!

„Treba da imate i teretnih brodova za prtljagu, živež i oružje momčadi.....

„Veslači gornjeg reda i svi oni, što budu na palubi, treba da su zaštićeni od glave do pete: štitom, oklopom, kalpakom, rukobranima i goljenjačama......

„Pazite, da vam ne ponestane živeža....... a zaplijenite ga u neprijateljskoj zemlji, čim više budete mogli.......

„Prije nego li otplovite, prosite molitvama božju zaštitu........

„Ne plovite na sreću: podijelite brodovlje u eskadre, po tri ili po pet, a na čelu svake neka bude po jedan komes.... Najprije ćete vježbati svaku dromonu kao i svakoga pojedinog vojnika, neka se bore jedan proti drugomu: zatim ćete složiti

dvije eskadre, a te, sad skupa sad odijeljeno, treba da obavljaju iste manevre, koliko da se nalaze protiv neprijatelja.

„Sad ću vam kazati, kako se imate urediti u bojnom redu. Sreća imade svoje časove, a ispadak je rata nepoznat. Stoga treba uznastojati, da se pobijedi ili ratnom varkom, ili kakvim iznenađenjem; ali nikad se ne upuštajte u odlučnu bitku bez neotklonjive sile...... Pazite, da se nikad ne približite neprijatelju toliko, da se ne uzmognete ugnuti bici, osim ako se baš uvelike pouzdavate u broj i snagu vaših brodova, kao i u odvažnost vaše momčadi. Ali povrh svega treba da ishodite svome oružju božju zaštitu uzornim životom, poštenjem, umjerenošću, čovjekoljubljem prema sužnjima, kao i ustrajnim podržavanjem stege među momčadi, kojoj zapovijedate.

„Izbjegavajte bitke u blizini obale vaše zemlje; bolje je, da se pobijete blizu neprijateljske obale, jer neprijatelj, videći iza sebe sigurno utočište, pokazat će manje žilavosti. Doista, malo imade ljudi, bili oni Rimljani ili Barbari, koji se bore za čast, i vole poginuti, nego li sramotno pobjeći.

„U oči bitke, sazvat ćete na okup svoje zapovjednike, da se s njima sporazumijete, pa ćete se držati onoga mnijenja, koje, većinom glasova, bude proglašeno za bolje. Dogodi li se pak, da ste prisiljeni promijeniti prvu odluku, obavijestite o tom sve brodove signalima.

„Budući da je vaš brod kao neka glava brodovlja, ima se odlikovati pored ostalih i veličinom i čvrstoćom, i neka na njemu bude izabrana momčad. I zapovjednici pojedinih eskadra neka imaju odabrane momke na svome brodu. Njima neka bude uvijek na oku admiralski brod, da se po njem vladaju i da vide, ne izdaje li se koja nova naredba.

„Za signaliziranje ćete se poslužiti zastavicama, zastavama, pa i drugim predmetima, koje ćete izdizati, i koji će biti dobro vidljivi, da uzmognu jasno izraziti vaše odluke, ticale se one navale ili uzmaka, bilo da se neprijatelj okruži, ili da mu se podmetne zasjeda, bilo da se priskoči u pomoć odjeljenju brodovlja, koje dospije u opasnost, bilo da se snažno uzvesla ili da se veslanje uspori.

„Nije moguće da se čovjek na moru posluži svojim glasom ili trubljom, jer bi štropot vesala, šum valovlja, vika boraca i sudari brodova spriječili da se glas ili zvuk trublje čuje. Stoga svaki nalog treba da se izda posebnim znakom, za koji ćete se prije bitke sporazumjeti, pa ćete zastavu razviti okomito ili nagnuto na desnu ili na lijevu stranu, ili ćete njom kružiti, izdizati je i spuštati, ili pak razvijati drugu, različite boje i oblika, kao što se je inače običavalo: crvena je zastava bila uvijek znak za navalu....... Vi i vaši zapovjednici treba da se vježbate u signaliziranju, da nitko krivo ne shvati, već da svi dobro shvate vaše naredbe; a to je stvar najveće važnosti.....

„Možete urediti vaše brodovlje u obliku polumjeseca. U tom slučaju će vam brodovi napredovati u obliku dvaju rogova..... Pobrinut ćete se, da na dvama krajevima budu najčvršći i najbolje oružani brodovi. Brod vrhovnog zapovjednika treba da bude u dnu te udubine, odakle ćete moći sve vidjeti i izdavati naredbe. Ovo polukružno uređenje vrlo je zgodno da se neprijatelj zaokruži, a korisno je i za uzmak, kako tvrde nekoji stari pisci . . . .

„Možete se urediti i u ravnoj crti, s pramcem (provom) prema neprijatelju, da mu spalite brodovlje vatrom iz siphona, ako vam se primakne. Ali možete se urediti i u dvije ili tri crte ili reda, prema broju brodova, kojima raspolažete . . . .

„Pri ruci su nam razna sredstva, da uništimo neprijateljsko brodovlje i navalimo na njegovu momčad. Tu su u prvom redu one vatre, priređene u siphonima, iz kojih se prosiplju s gromkom tutnjavom i plamenom, koji može da spali brod, na koji se baci. Na pramcu pak i na krmi, na desnom i lijevom boku treba da postavite strijelce, koji će odapinjati strjelice, nazvane mušice . . . .

„Običavaju se bacati na neprijateljski brod i posude, pune živog vapna: te se posude lako razmrskaju, vapneni se prašak podigne u zrak i guši neprijatelje na palubi. Povrh svega pak, treba da pripravite mnogo posuda, napunjenih upaljivim tvarima, koje, kad padnu na neprijateljsku palubu, lako se razbiju i zapale brod . . . .

„Od najuspjelijih lukavština spominje se ta, da se postavi brod bok uz bok neprijateljskomu, kao da ga namjeravate zakvačiti, a međutim neka mu koji drugi od vaših brodova zabije u nezaštićeni bok sijekilj, da ga probuši i potopi sa svom momčadi . . . .

„Kada pobijedite neprijatelja, treba da pravedno porazdijelite vojnicima plijen, te da pohvalite i nagradite one, koji se budu istakli, a kaznite sve one, koji se budu zlo držali . . . . ."

Tome iscrpivom opisu ne treba da se doda drugo, već da su dromone bile vrlo lagani brodovi, budući da je g. 889. bizantinski admiral Niketa, ratujući protiv Arapa, u svrhu da iznenadi njihovo brodovlje u Korintskom zaljevu, mogao u jednu samu noć izvući svoje dromone kod Kenkre-a na suho, te ih prenijeti preko one prevlake, koja je ipak šest i po kilometara široka.

Dromona je bila glavni tip linijskog broda bizantinskog, ali je bilo i drugih. Bio je već spomenuti p a m p h y l o s, pa h e l a n d i a. I helandije bijahu veliki brodovi, s tornjem na palubi i s jednim jarbolom. I pamphylosi i helandije isticali su se svojom zamjernom brzinom. I Mlečani su imali helandije, samo što su

ih oni zvali zelandrie, chelandrie, galandrie i palandrie.

Bizantinci su nazivali najmanje dromone galijama, od galeos (riba sablja, kojoj je ovakav brod svojim sijekiljem doista nalikovao).

XVI.

Normani.

Prvi narod što ga povijest spominje na skandinavskom poluotoku i na susjednim otocima, bijahu Normani, od kojih je tijekom vremena nastao narod Danaca, Švedana i Norvežana. Ime Normani znači sinovi sjevera. Oni bijahu silni pomorci, uz neobično razvijen nagon za rat i pljačku. Norman nije poznavao zapreke ni opasnosti, te se veli, da ih je neki zakonodavac kušao obuzdati time, što je svakomu pojedinom naložio, da imade navaliti na neprijatelja, kad je taj sam, da se ima braniti protiv dvojice, da ne smije uzmicati pred trojicom, već istom pred četvoricom.

Normanski brodovi bijahu neobično dugački, s velikim jedrom i 20 do 30 veslača. Pramac je svršavao s primitivno izdjelanom zmajevom glavom, odatle tim brodovima naziv: drakkars. Ti su im brodovi služili za sve: za gusarenje, za pljačkanje tuđih obala, i za trgovanje s prijateljskim narodima. Veli se da su oni davno bili doprli do bajne Horacove Ultima Thule, premda nije baš jasno, da li je to bila Islandija ili koje južnije otočje. Ali o tom njihovu otkriću kasnije se zavrgla svaka uspomena, dok nije Norveški gusar Nadod, g. 861., dospio do velikoga nekog otoka, koji bijaše većim dijelom prekrit ledom, i kojemu su u blizini plivala ledena brda, pa je stoga on nazvao taj otok Iceland, ledenom zemljom.

Kako je Norveška u devetom i desetom vijeku bila često pozorištem krvavih građanskih ratova, to su obitelji pobijeđenih stranaka bile primorane bježati iz domovine i tražiti zakloništa na drugim žalima. Tako su poslije Nadodova otkrića mnogi pobjegli na Islandiju, i tu se uredili kao državica, koja je g. 1930. slavila tisućnicu svoga parlamenta.

Dogodilo se g. 986., da je jedan od kolonista na Islandiji, Erik „Crveni“, da umakne pravdi radi počinjenih zločina, ostavio Islandiju s nekoliko drugova i zaplovio nepoznatim smjerom, na sreću. Tako je dospio do obale, koja je, usprkos visokoj geografijskoj širini i ljutoj studeni, bila prekrita vegetacijom, pa ju

je stoga nazvao zelenom zemljom, Grünland, Grönland. Tu se je Erik i nastanio sa svojim drugovima.

Jedan od Erikovih drugova Biarne Heriulfson čini se da je oko g. 998. otkrio obale New-Foundlanda, i da je, povrativši se u Grönlandiju, o tom izvijestio Erikova sina Leifa Taj je g. 1000. otplovio s 35 drugova i otkrio obalu današnjeg Labradora, koju je nazvao Helleland, kamenita zemlja; a zatim šumovitu neku zemlju, koju je i nazvao Markland, šumskom zemljom, današnja Nova Škotska; te se je najzad iskrcao nedaleko od rijeke Hudson, oko 40° sjeverne širine. Tu je našao blago podneblje, obilje voda bogatih ribama i vrlo plodnu zemlju. Nije čudo, što su oni tu sagradili svoje domove, s nakanom da tu i ostanu. Jedan od tih došljaka, po imenu Tyrker, istražujući unutrašnjost tih krajeva naišao je na kraj s divljom lozom, pa ga je stoga nazvao Vinland, zemljom vina. A kad se Leif povratio iz tih krajeva, drugovi su ga nazvali Leif Sretni.

G. 1003. stošezdeset ljudi i pet žena ostaviše Grönlandiju, da se nasele u razglašenom s ljepote i plodnosti Vinlandu. Vodio ih je neki Thorfirm Kalberne. Oni se brzo osvjedočiše, da nije to pusta zemlja, jer nekoliko Esquimala (ljudi koji se hrane sirovom ribom) dođoše na svojim čamcima, oklopljenima životinjskim kožama, da pohode pridošle tuđince i da zametnu s njima trgovanje. Ali, kad se je broj Esquimala znatno umnožio i kad su se počeli vladati neprijateljski, Thorfirm je počeo da utvrđuje položaje, gdje se bijaše naselio s drugovima. Konačno su se zametnula neprijateljska čarkanja, i kad je Normanima počelo ponestajati živeža, odlučiše se na povratak u svoju postojbinu. Dakako, da se je i kasnije otpremilo više ekspedicija u Vinland; ali, kako je svaki put došlo do sukoba s urođenicima, nije nikako uspjelo da se onamo osnuje trajna kolonija.

O svim tim događajima nije se kasnije ni kod samih Škandinavaca sačuvala do li nesigurna uspomena, koju ipak potvrđuju dva natpisa u runskim slovima, nađena u onim krajevima. Ipak se ove vijesti registriraju, ne da se umanji slava i zasluge Krištofa Kolomba, već kao ilustracija odvažnosti normanskih plemena.

* * *

Normani su zadavali jada svojim gusarenjem ne samo svojim najbližim susjedima, već su se zalijetali čak i do zapadne Francuske, pa do Španije i Portugalske. Oni su s brzim svojim drakkersima znali zaveslati daleko u veće rijeke, i opustošiti sve obale. Tako su jednom uništili grad Nantes i više drugih mjesta na Loire. Karlo Veliki bijaše zaratovao na njih, ali ih suzbiti nije mogao.

Tijekom vremena, odio Normana prošao je i Gibraltarska Vrata i dospio u Italiju. Tu su oni najprije ratovali kao plaćenici, pod tuđom zastavom, ali kasnije i na svoj račun, te su lako oteli Grcima, što im bijaše preostalo u južnoj Italiji, dok su sa Sicilije protjerali Saracene. *Njihova država u južnoj Italiji nije ostala bez utjecaja na Hrvatsku.* Kralj Zvonimir sklopio je savez s normanskim knezom Robertom Guiscardom protiv istočnog carstva i njegove saveznice Venecije. Brodovlje hrvatsko, pojačano brodovljem dubrovačkim, otplovilo je u proljeće g. 1082. put južnog Jadrana, gdje se je sjedinilo s normanskim. Pomorski vojvoda Jakov bijaše na čelu hrvatskoga brodovlja. Njega nema u kraljevstvu, doklegod je trajao rat (1082.—1085.), pa se stoga njegovo ime ne nalazi na kraljevskim ispravama toga doba, dok je prije toga njegovo ime uvijek navedeno na odličnom mjestu.

Kako je vrhovni zapovjednik savezničkog brodovlja bio Roberto Guiscardo, normanski izvori pripovijedaju, da je on između hrvatskih brodova izabrao dvanaest za pratnju sebi i svojoj supruzi Sigelgaiti.

Normansko-hrvatsko brodovlje diglo je sidra ispod Otranta 22. svibnja 1082. i otplovilo prema protivnoj obali grčkoj. Prva se bitka zametnula s mletačkim brodovljem, koje se sastojalo od 64 jedinice pod Dračem, u kojoj zamalo nije nastradao Robertov sin Boemundo. Bitka se treći dan ponovila, ali s neodlučnim uspjehom. Dne 18. listopada iste godine zametnula se kod Drača i kopnena bitka, jer istočni car bijaše kopnenim putem, starom rimskom cestom, dopremio vojsku od 70.000 ljudi, ali su mu je saveznici porazili. Sam car Aleksije dopane rana, a na bojištu mu pogibe više vojvoda i 6.000 ljudi. Nato se povuklo i savezničko brodovlje Grka i Mlečana, a grad Drač se iduće godine 1083. predao knezu Robertu.

Mjeseca listopada 1084. krenulo je, ovoga puta iz luke Bari, 120 brodova normansko-hrvatskih prama protivnoj obali, gdje je Roberto držao otprije posjednute neke točke i otok Krf. Kako je on time držao, može se reći, u svojoj vlasti ključeve Jadrana, to je Venecija drage volje opremila u pomoć istočnomu caru brodovlje od 59 jedinica, a od tih je 14 bilo na tri reda vesala, što znači, da ne bijaše još nestalo tipova, kao što bijahu grčke trijere ili rimske trireme. Kod Kasopa se zametnula prva bitka, u kojoj je sreća pogodovala Veneciji. Okršaj se opet ponovio poslije tri dana, ali i opet sretno po Mlečane. U trećem okršaju, gdje je mletačko brodovlje izišlo ususret neprijatelju, uređeno u polukrugu, što grčki izvor naziva *pelagolime*, zametnula se borba, u kojoj su Grci i Mlečani upotrijebili i „grčku vatru“, pa ipak Normani i Hrvati izniješe sjajnu pobjedu. Mlečani izgubiše,

što potopljeno što zarobljeno, oko 15.000 ljudi, kako nekoji izvori tvrde, dok drugi obaljuju taj broj na 13.000. Znade se ipak izvjesno, da su Mlečani izgubili sa svom momčadi sedam golemih đemija, dok su im dvije bile zarobljene; dakle su im gubici dosegli koju tisuću. Zarobljenici mletački, ako je vjerovati mletačkim izvorima, prođoše također jadno, jer je Roberto dao nekim iskopati oči, drugima odsjeći ruke ili nosove. — Dužd Dominik Silvio morao se je odreći svoje visoke časti.

Iduće su godine, 1085., Mlečani spremili, pod duždem Vitalom Falijerom, novo brodovlje, još silnije od pređašnjih. Mletački pisci vele, da je tu bilo *trirema*, *kelandrija*, *galija* i *dromona*. Normansko-hrvatsko brodovlje čekalo je neprijatelja pod Avlonom. Brodovlja se srazište kod otočića Sasena. Roberto iznese pobjedu. Pobijeđeni saveznici sabraše tada sve sile kod otoka Kefalonije, koji leži južnije od Krfa i brani Heladu i Peloponez s morske strane. Roberto otpremi za njima sina Rođera s nekoliko brodova i onda krene i sam, praćen od supruge Sigelgaite.

Kad se spremao na odlučni okršaj, podleže otrovu, što mu bijaše podmetnula ruka, podmićena grčkim zlatom, ili, kako nekoji hoće, ruka same supruge Sigelgaite. Roberto Guiscardo preminu 17. srpnja 1085. u dobi od 70 godina. Savez normansko-hrvatski se raspao, istočno je carstvo odahnulo, Venecija se približila vrhuncu svoje moći, a Hrvatskoj se počeše spremati crni dani.

Čini se, da su Normani bili prvi, koji su svoje vrhovne zapovjednike na moru prozvali *admiralima*, i to u doba gospodovanja Ruđera Normanca na Siciliji (oko g. 1142.). Riječ admiral dolazi od arapskoga *al-emir* (vrhovni zapovjednik), kako su Arapi običavali nazivati svoje vojskovođe i na moru i na kopnu.

Normanac Ruđer II. koji je prvi uveo na Siciliju industriju svile, osvojio je Tripolis i ponovno zaprijetio Carigradu, zaplovivši u Dardanele g. 1148.

Normani su bili jedini pomorci u prvoj polovici srednjega vijeka izvan Sredozemnog mora. Oni su mnogo pridonijeli tome, da se je Evropa oduševila za Svetu Zemlju, i da su se poduzele Križarske vojne, koje su otvorile zapadnjačkoj poduzetnosti tržišta istočnoga sredozemačkog bazena.

* * *

Iz normanskih drakkarsa razviše se potonji golemi oceanski jedrenjaci. Budući da je Sredozemno more u blaže godišnje doba prilično mirno, mogle su se na njemu razvijati u starije doba i *monere*, i *dijere*, i *trijere*, uopće brodovi na vesla; ali

Atlantik imade svoje trajne vjetrove, i njegovo je valovlje preveliko, da bi se po njem dalo udobno veslati. Dok se je na obalama Atlantika osjećao rimski utjecaj, one su se također povodile za sredozemačkim brodograditeljstvom, ali se to onamo nije moglo da razvije; a kad je rimski utjecaj prestao, prevladao je logični sustav, počeli se graditi jedrenjaci, i tako nastadoše oni tipovi brodova, koji su u XIX. stoljeću bili općeniti i u Sredozemnom i manjim njegovim morima. Ponosni naši „brigantini“ „barki“ „nave“ izdržaše junački borbu s parobrodom, ali najzad podlegoše, tako da su kod nas gotovo nestali takvi tipovi broda, te se moramo danas zadovoljiti sa slikama, koje uokvirene vise kao svetinja o zidovima kuća naših pomorskih obitelji, ili s modelima, čestokrat vještački izdjelanim, što su naši pomorci, iz zahvalnosti za primljenu vrhunaravnu pomoć, u najkritičnijim časovima razbješnele oluje na debelim morima, izvjesili u nekojim našim primorskim svetištima, osobito onima, koji su posvećeni „Zvijezdi Mora“, Majci Božjoj.

XVII.

Pomorstvo kod Hrvata do kraja XI. stoljeća.

Nije naša zadaća, da utvrdimo doba doseljivanja ni konačnog doseljenja Hrvata na jadranske obale. Savjesni istraživači povijesti, uz odlučnu pripomoć poredbene filologije, reći će jednom pravu istinu; oni će napose trebati da razjasne, tko su bili Liburni, te kako i kad su postali Hrvati njihovi baštinici na moru. Jedno ipak znamo, i to iz samih tuđih izvora: da su se Hrvati davno prije proglašenja svoga kraljevstva istakli na moru, da su koncem IX. stoljeća bili potpuni gospodari istočnog dijela Jadrana, da su imali svoju pomorsku silu, i da su s propašću svoga pomorstva izgubili svoju slobodu.

Langobardski pisac, Pavao Dijakon, bilježi pod g. 642., da su Hrvati na mnoštvu brodova prevezli svoje čete na suprotnu talijansku obalu u beneventansku vojvodinu, gdje su se utaborili pod gradom Sepontom, današnjom Manfredonijom. To znači, da su Hrvati tada imali već toliko uređene prilike u svojoj zemlji, i da su raspolagali tolikim brodovljem, da su mogli mirno izvesti svoju vojsku i prebaciti je u Italiju. A uređenje jedne države ne postizava se u par decenija, niti narod pridošlica može preko noći postati pomorskim narodom. Za to potonje treba evolucija, koja se tek kroz stoljeća, ili tijekom duga niza decenija može da razvije. Hrvati su dakle otrag

13 stotina godina mogli da preplove Jadran i da vojuju na suprotnoj obali talijanskoj.

Mletački jedan pisac, razlažući o drugoj polovici sedmoga vijeka, veli, da je već tada republika mletačka bila prisiljena da pograbi oružje protiv hrvatskih gusara, koji su, preplovivši na svojim jakim brodovima more, ne malo dodijavali Veneciji, te dodaje, da su tadanji sukobi bili nekakve preteče dugim i bijesnim ratovima, što će ih voditi u buduće. — Da bi Hrvati mogli dodijavati nekomu na protivnoj obali Jadrana s neznatnom mornaricom, ne može se ni za čas pomisliti. A da je brodogradnja već tada cvala na našoj obali, dokazuje nam bjelodano opet mletačka vijest, da je Venecija dobavljala iz Hrvatske i graditelje brodova. Ti vrsni graditelji mogli su doći na glas, ako su imali prilike da razviju svoje sposobnosti u većim brodogradilištima. Ako je Venecija pozivala hrvatske vještake u svoja brodogradilišta, znači, da su ti imali gdje da se usavrše u gradnji brodova, u svojoj domovini, u svojoj državi, u državi Hrvatskoj.

Dok su Franci držali u svojoj vlasti Veneciju i hrvatske zemlje, na Jadranu je vladao mir; ali kad su se Hrvati otresli franačkoga jarma, zametnuše ponovno krvavo kolo s Venecijom (g. 839.). Upad saracenskog brodovlja (g. 840.) u Jadran, njegovo pustošenje velikog dijela naše obale, uništenje grada Osora, poraz mletačkoga brodovlja kod Sušaka (Sansego), razorenje Ankone, osujetiše nastavak neprijateljstva između Hrvata i Mlečana. Ali odmah poslije toga, g. 846., eto Hrvata pod samom Venecijom: oplijeniše Caorle, iskrcaše se i zaletješe do Furlanske. Da se Venecija za buduće osigura protiv takvih iznenađenja, dužd Petar Tradonik dade sagraditi ogromne dvije đemije, zvane galandrie, koje usidri pred ulazima u glavne dvije luke, uz više manjih brodova. — To opet vele mletački izvori.

Kad je knezom Hrvatske postao Domagoj, on je, prema mletačkim izvorima, zaratovao na republiku, odnio mnogo plijena i odveo roblja. Na to se novi dužd Orso Partecipazio požuri da g. 866. sklopi s Domagojem mir.

G. 870. stvara se savez između Bizanta, Venecije i Hrvata za navalni rat na Saracene, koji su se bili ugnijezdili u gradu Bari. Tomu savezu pristupi kasnije papa i franački kralj Ljudevit. Te godine Hrvati po drugi put preploviše Jadran na svojim brodovima, da sudjeluju u ovoj velikoj koaliciji kršćana protiv nekrsta. Da su pak doista Hrvati i tada preplovili Jadran na svome brodovlju, dokazuje pismo cara Ljudevita iz g. 871., upravljeno istočnomu caru Vasiliju, gdje se izričito veli, da su Hrvati doplovili „cum navibus suis“ pod Bari.

Nova neprijateljstva između Hrvata i Mlečana započeše

time, što su Hrvati blizu Pirana ulovili jedan mletački brod, koji bijaše odaslao da rekognoscira, i poklali sve Mlečane, što su u njem bili. Sad mletački pisci zovu Hrvate „najgorim narodom", a Domagoja „najgorim knezom Hrvata". U tom sporu posreduje kod Hrvata papa Ivan VIII., koji piše knezu Domagoju, i u pismu ga zove „Slavnim knezom". Domagoj, kao odani sin sv. Stolice, poslušao je Papu i dao mira Veneciji sve do kraja svoga života.

Knez Branimir, odmah po svome nastupu, zaratovao je na Veneciju, koja je opremila protiv Hrvata brodovlje, no ono, kako mletački pisci zabilježiše, „nije moglo da nađe neprijatelja", te se povratilo. I kad „ne mogoše da nađu" neprijateljsko brodovlje hrvatsko, Mlečani uzeše opremati novo brodovlje, kojemu je zapovijedao sam dužd Candiano. To se je brodovlje sraziло s hrvatskim kod rta „Micha", t. j kod Mikulina rta blizu Zadra. Bitka je bila krvava: mletačko je brodovlje bilo poraženo, a i sam dužd je poginuo. Na molbu senata mletačkoga Hrvati dopustiše Mlečanima, da bez otkupnine duždevo mrtvo tijelo prenesu u domovinu, gdje su ga sahranili s najvećim sjajem.[1])

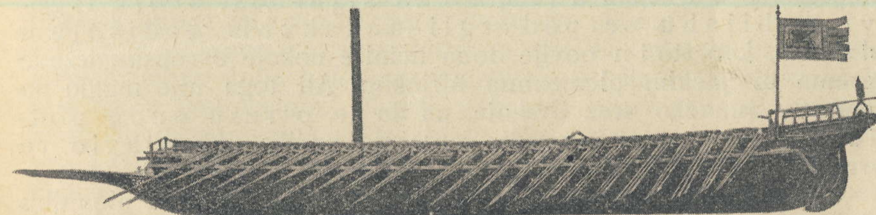
Taj silni poraz zbio se 18. rujna 887. Sad se Mlečani požuriše da sklope s Hrvatima mir i ugovor za slobodnu plovidbu istočnim dijelom Jadrana, obvezavši se na plaćanje godišnjega danka. Taj su danak Mlečani plaćali punih sto godina. I u tom razdoblju vladao je mir između Hrvata i Venecije.

A kakova je bila tadanja mornarica Hrvata?

Veći brodovi hrvatski zvali su se „sagene", manji „kondure". Prvih je pod kraljem Tomislavom bilo 80, a drugih do stotine, sa 5000 momaka, ne uračunavši tu veslače, kojih je moglo biti najmanje 15.000. — U doba kralja Tomislava jedino je Istočno carstvo bilo na moru jače od Hrvatske.

[1]) Ovakav događaj ne bilježi povjesnica drugih naroda u IX. stoljeću! Plemeniti postupak otaca naših podsjeća nas na 24. pjevanje božanske Homerove „Ilijade", gdjeno se opisuje, kako je starac kralj Prijam došao u šator Ahilov, da isprosi od njega tijelo poginuloga mu sina Hektora. Tu se opisuje, kako je starac obujmio koljena Ahilova i progovorio mu uzvišene riječi, kako je od 50 sinova mal ne sve redom izgubio u obrani Troje, pa i zadnju svoju nadu junaka Hektora; ali eto on starac-kralj moli ga i zaklinje, da se smiluje i primi bogate darove, koje mu je donio za otkupninu mrtvoga tijela Hektorova. Istom kad je starac zaridao: „Smiluj se, Ahile, poštuj bogove, sjeti se oca svoga! Zar nije najveća nesreća moja, što eto moleći cjelivam ruku, koja je moju djecu pogubila?" — Ahil se ganuo, proplakao, pogladio starca po glavi i po sijedoj bradi, podigao ga i molbu mu uslišao, te mu zajedno dopustio i primirje od devet dana, da oplače Hektora, deseti dan da potpali lomaču, jedanaesti da sahrani pepeo, a tad će se nastaviti neprijateljstvo. — Ne će li jednom i Vila Hrvatica nadahnuti koga svoga miljenika, da nam opjeva i bitku kod Mikulina Rta, i plemeniti postupak otaca naših, kad su bez otkupnine, spremno izručili stoljetnomu neprijatelju tijelo duždа Candiana?

Potanji podaci o veličini hrvatskih sagena nisu nam žalibože sačuvani. Ali imademo povelju iz XI. stoljeća, kad se, poslije smrti zadnjega hrvatskog narodnog kralja, grad Split bijaše dao pod zaštitu mletačke republike. Ta je povelja iz g. 1097. i sadržava obvezu Splićana, povodom križarske vojne, kada dužd s vojskom pod Split dođe, da će mu dati opremljenu jednu sagenu ili dvije galije; a za slučaj, te ne bi mogli da ispune svoju obvezu, da će izbrojiti duždevoj komori tisuću zlatnih romanata (zlatnih dukata s likom cara Romana IV. Diogena). Tisuća tih romanata bijaše, prema računu stručnjaka, oko 14 litara zlata; a koliko to iznosi u današnjoj valuti, pogotovo s obzirom na rijetkost novca uopće, a napose zlatnog novca u ono doba, ne marimo istraživati. Ali stoji jedno, da tolika svota nije mogla predstavljati ekvivalenat malog broda, već velike đemije; pogotovo kad znamo, da ni u XVI. stoljeću,



Sl. 18. Model sredovječne mletačke galije

500 godina kasnije, potpuno opremljena mletačka galija (sl. 18.) nije stojala više od 4400 srebrnih dukata, koji nikako ne predstavljaju 12 litara zlata.

Jesu li pak Mlečani doista plaćali Hrvatima danak za slobodnu plovidbu? Mjesto da odgovorimo na tu primjedbu, navest ćemo, što je zapisano o tom kod mletačkih pisaca.

Ivan Đjakon, mletački kroničar, kapelan dužda Petra II. Orseola, piše kao savremenik i očevidac ovo: „Ovaj je dužd (Petar II. Orseolo) oslobodio svoje (Mlečane) od tlačenja Slavena Hrvata; i on je prvi zabranio, da im se plaća običajni danak". — Taj isti mletački kroničar ostavio nam je još i ovo svjedočanstvo: „Oko tog doba (konac X. stoljeća), hrvatski vladar napeo se da progoni Mlečane poradi danka, što mu ga je uskratio dužd. Stoga je dužd protiv njih opremio šest đemija, pod vodstvom Badovarija, s pridjevkom Bragadina, koji je, osvojivši jedan njihov grad, koji se zvao Issa (Vis), priveo roblja obojega spola. Iz toga se porodila još veća mržnja između Mlečana i Hrvata Stadoše ponovno zahtije-

vati od dužda danak; kojima je dužd porugljivo odgovorio: „Ne marim slati vam ga po kakvom god poslaniku; nego dade li Bog zdravlja, ne ću se kratiti da glavom dođem, da to podavanje (danak) izbrojim".

Andrija Dandolo mletački dužd od g. 1343.—1355. u svojoj kronici piše: „Ovaj dužd (Orseolo) naredbom je zabranio, da Mlečani, koji plove Jadranskim morem, plaćaju običajni danak Hrvatima, koji se gusarenjem bave."

Mletački službeni pisac Sabellico ostavi nam zapisano: „Kada je dužd (Orseolo) uvidio, da je nadošlo vrijeme.... zabranio je danak, što je mletački narod za mnogo godina podmirivao barbarima, da uzmognu mletački trgovci sigurno ploviti duž obala dalmatinskih".

Mletački historik Romanin napisa: „Već smo razlagali o sukobima njihovim (Hrvata) s Mlečanima, koji su ponajviše bili potučeni; pa stoga da se riješe nužde, da budu neprestano s oružjem u ruci, a i za sigurnost svoje trgovine, bijahu se podvrgli nekakvom godišnjem danku, kao što i u novije doba učiniše nekoje evropske države prema divljačkim plemenima afričkim. Ali toga nije moglo da podnese junačko srce Orseola, pa da se otrese onog podložništva, netom je uredio nutarnje prilike, obustavio je onaj sramotni danak".

Venecija je plaćala danak Hrvatima za slobodnu plovidbu duž našeg arhipelaga, i taj je danak sigurno bio upotrijebljen za uzdržavanje kraljevske mornarice hrvatske. Ali treba odmah dodati, da to uzdržavanje u mirno doba nije bilo skupo, budući da nam je car Konstantin Porfirogenet zabilježio, da Hrvati na svojim sagenama i kondurama, (što no sačinjavaju njihovu pomorsku silu), pošto se i trgovinom bave, plove od grada do grada naokolo obala Jadranskog mora sve do Mletaka.

Nije li se Venecija mogla ugnuti plaćanju danka hrvatskim vladarima tako, da je naredila svojim pomorcima, neka se, ploveći u Mletke i iz Mletaka, drže zapadne obale Jadranskoga mora?

To je Mlečanima bilo nemoguće: oni su se morali držati istočne strane Jadrana. Ponajviše stoga, što je navigacija, sve do iznalaska kompasa, bila u srednjem vijeku obalna. Trgovački brod je plovio samo s pogodnim vjetrom, i to po danu. S nepovoljnim vjetrom i po noći takav je brod ostao u zgodnom zakloništu. Bit nautičke znanosti u ono doba bijaše dobro poznavanje obale, da se brod pred nevremenom i noćnom tminom čestito zaštiti. A tih zaštita, naime čestitih luka, uvala, draga i dražica slabo ima zapadna obala Jadrana, dok im se na istočnoj

ni broja ne zna. Stoga je u davno doba, pa i u srednjem vijeku glavna morska trgovačka cesta bila istočna strana Jadrana; ali, da se mogu uživati pogodnosti, kojima je ona obilovala, trebalo je ili gospodovati našom obalom, ili biti u prijateljskom odnosu s gospodarima te obale; a to su bili hrvatski vladari. Ne smije se zaboraviti, da je prije tisuću godina, i još mnogo kasnije, vrijedilo ono barbarsko pravo, t. zv. ius naufragii, t. j. da vlasnik obale može oplijeniti i zaplijeniti brod, što bi ga more bacilo k obali, ili koji bi se uz obalu nasukao. To su odurno i nečovječno pravo vršili vladari i knezovi sredovječni, osobito vlastela, što su imala svoje zaseoke i gradiće na obali mora ili jezera. Pače, ne samo u doba, o kojem je govor, već i mnogo kasnije, sredovjekovna vlastela, ne zadovoljavajući se slučajnim brodolomima, nastojala su, da ih izazovu i pomnože paljenjem varavih ognjeva i odašiljanjem nevjernih pilota brodovima, koji su se nalazili u pogibli, samo da brod nastrada, pa da oni na temelju onoga ius naufragii dođu do plijena.

Kad se uzme sve to u obzir, a bilo bi ludo da proglasimo Hrvate onoga doba kakvim altruistima, — što je tada preostalo mletačkim pomorcima? Ploviti pučinom nisu znali, ne imajući nikakvih instrumenata na brodu, do li ampollettu t. j. pješčanu uru i tako zvanu pilotovu ružu: a uz talijansku obalu nisu nalazili ni prirodnih ni umjetnih zakloništa, kojiput ni u razmacima od desetaka kilometara, pa su bili prisiljeni i od zdrava razuma i od vlastitih interesa da se drže naše obale. A bilo bi naivno — naglasujemo — zanijekati, da su Hrvati, znajući za tu nevolju Mlečana, nastojali na sve moguće načine da je iscrpe u svoju korist. Kako bi se i inače usudio onodobni trgovački brod da plovi našim arhipelagom, da noći u našim lukama i zakloništima, ako mu je hrvatski vladar i narod neprijatelj? Kako da se takav brod s neznatnim brojem mornara, — jer trgovački brodovi veslača nisu imali, — kako da se obrani pred pohlepnom vlastelom i navalom urođenika, makar bilo to i maleno jedno selo? Što je preostalo onodobnim Mlečanima, kad su im se izjalovili napori, da zagospoduju nad našom obalom i našim otocima, već da svojim pomorcima osiguraju i mirnu plovidbu, i mirno noćivanje, pa, ako se je desilo, i mirno zimovanje u našim vodama, tako da mir od Hrvata kupe? Stoga je „mletački danak" bio za Veneciju sasvim prirodna političko-gospodarska nužda, kojoj su se oni pokoravali, sve dok se ne uzmogoše toga nameta otresti.

Poslije g. 1000. Venecija ne plaća više danka hrvatskim vladarima. S jedne strane nekoji dalmatinski gradovi stupiše pod zaštitu republike sv. Marka, s druge opet sklapahu se i krvne veze između obitelji Orseolo i vladarske porodice hrvatske, udajom

Hicele, duždeve kćeri, za hrvatskoga kraljevića Stjepana. Pače g. 1035. ta se Orseolka popela i na kraljevsko prijestolje Hrvatske. Nastadoše dakle snošljivi odnošaji između Venecije i Hrvata, pa su mletački brodovi mogli bez strahâ ploviti u našim vodama. Radi tih snošljivih odnošaja nije sad Hrvatima bila ni nužna veća flota. O njoj se u čitavom XI. stoljeću govori istom prigodom saveza Hrvata i Normana protiv saveza mletačko-bizantinskog, što je dovelo u južnom Jadranu do rata, o kojem je već naprijed bilo govora (str. 80.).

Poslije toga rata nestaje nam svaka vijest o hrvatskom državnom brodovlju. Hrvatska traži svoje vladare u Budimu, a Venecija postepeno postaje gospodarica naše obale i otoka.

O ustrojstvu hrvatske mornarice ističemo, da je svako primorsko pleme moralo davati kralju stanoviti broj mornara i vojnika. U srednjem se vijeku, kao i u starom, momčad brodska sastojala od nautâ, mornara, i od vojnika, koji su se zvali milites classiarii. Primorski su velikaši opremali takvom momčadi stanoviti broj „sagena" i „kondura", koje bi se pridružile jedinicama, što ih je opremao sam vladar. Kako je u istočnom carstvu bizantinska pomorska sila sastojala od carskih i tematskih ili pokrajinskih brodova, i kako je prva bila na brizi caru, a druga pokrajinama, slično je bilo i kod Hrvata. Jaki, čvrsti vladari, drže čvrstom rukom i red u kraljevstvu, pa svatko mora da točno vrši svoju dužnost, dok je u doba slabih vladara bivalo obratno, jer tada i primorska vlastela, i primorska plemena, pogotovo primorski gradovi, nastoje da se čim više ugnu tim dužnostima.

Vrhovni zapovjednik hrvatske mornarice bijaše najprije hrvatski knez, a kasnije kralj. U doba hrvatskih knezova ne spominje se posebni zapovjednik mornarice, dok u doba kraljeva imademo pomorskoga vojvodu, baš onako, kako je i u Bizantu bio pomorski strateg, admiral carske i tematske mornarice. Pa kao što u Bizantu pomorskim strategom nije bivao nikakav upravitelj pokrajine ili teme, tako ni hrvatskim pomorskim vojvodom ne zna se da je bio koji župan. Ta je služba bila možda najvažnija u kraljevstvu, pa su za nju kraljevi opredjeljivali najpouzdanije muževe, po mogućnosti iz samog kraljevskog roda. U starima našim ispravama spominju se dvije takve vojvode hrvatske kraljevske mornarice: Rusin oko g. 1065. pod Krešimirom, pa Jakov, od g. 1076.—1089. Sudeći po mršavim podacima, što se izvesti mogu iz isprava, obojica spadahu u red prvih dostojanstvenika kraljevstva. Pače, u nekojim ispravama, ime admirala hrvatskoga, kao svjedoka, dolazi ispred imena svih dvorskih dostojanstvenika i ostalih velikaša.

Uz pomorskog vojvodu na listinama se hrvatskim spominje

i brodski pisar, što je u listinama pogrješno ispisano u polatinjenom izrazu psarus, a što bi odgovaralo drevnome rimskom naslovu scriba navalis, ili modernom pokvarenom na našoj trgovačkoj mornarici škrivan, što odgovara časti poručnika.

Kako su pak Rimljani imali na svojim ratnim brodovima stotnika „centurio classiarius" kao vojnog zapovjednika, tako je i na hrvatskim brodovima bio setnik ili satnik ugledna ličnost, jer se javlja među odličnicima nekoliko puta kao svjedok na poveljama. Satnik hrvatski bijaše, što centurio rimski i turenarha bizantinski.

Službu veslača, kao i u rimsko doba, obavljali su na hrvatskom brodovlju robovi. Tako je bilo i kod drugih naroda u prvoj polovici srednjega vijeka, pa nije moglo da inače bude ni kod Hrvata. U kraljevstvu je trgovina robljem cvala, čak i u doba kralja Zvonimira. Bilo ga je ne samo za domaće potrebe, kao što je obrađivanje zemlje i veslanje na brodovima, nego se je prodavalo i u inozemstvo. Glavno tržište takvom robom, u X. stoljeću, bilo je u Pulju, odakle su se opskrbljivale ne samo kršćanske države, nego i Saraceni, protiv kojih je istom g. 960. Venecija izdala zabranu svojim pomorcima u pitanju dobavljanja roblja.

Završujući ovo poglavlje ističemo, da su, između svih slavenskih naroda, jedini Hrvati postali ne samo pomorski narod, već su preko sto godina uživali prvenstvo na Jadranu, pravi dominium maris.

XVIII.

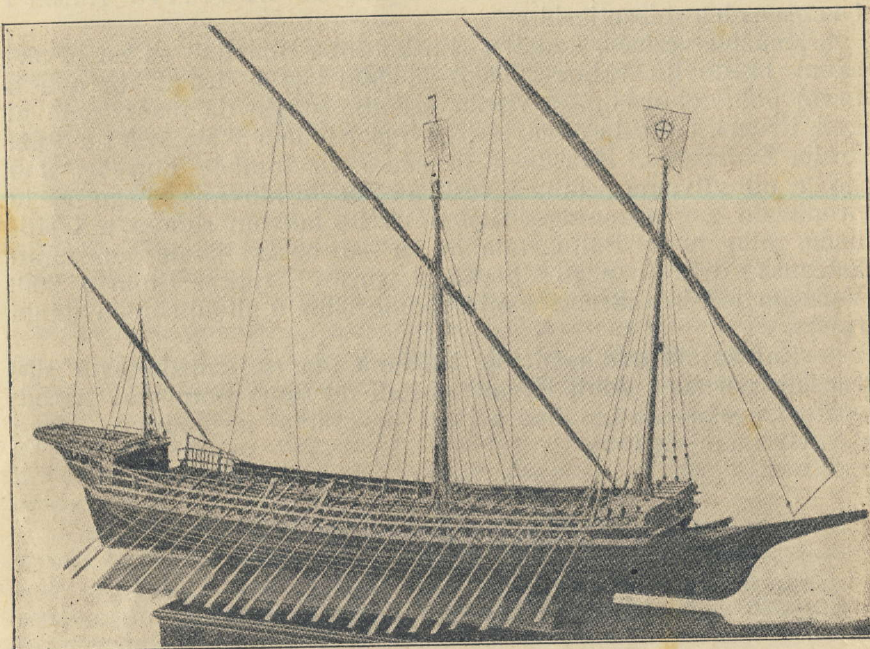
Križarske vojne i pomorstvo.

U gospodarskom pogledu križarske su vojne stvorile novo jedno doba. Prvi poticaj im je dao vjerski zanos masâ, vitezove je zavela ratobornost i želja za pustolovinama, kmetove nada, da će doći do željene slobode, a trgovce pohlepa za dobitkom.

S gledišta vjerskog ove su se vojne potpuno izjalovile, jer je Palestina i dalje ostala u vlasti nevjernika; ali one su ipak zadržale provale Turaka u Evropu, produljile život Istočnom carstvu, zbližile evropske narode međusobno i pomogle razvitku trgovine, industrije i pomorstva.

Bez pomorstva, bez brodovlja, križarske se vojne, iza teških iskustva putovanja po kopnu i grčke nevjere, ne bi bile razvile i ne bi donijele one probitke, što su ipak donijele kršćanskomu Zapadu.

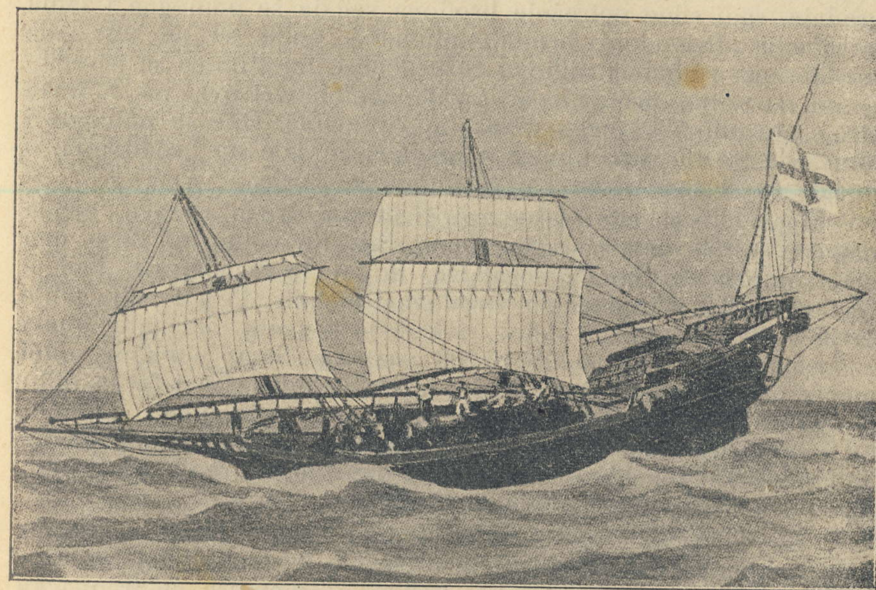
Nebrojene su čete odabrale morski put. Talijanski su brodovi prenijeli stotine tisuća križara. Napose u vojnama Ljudevita Svetoga. Njegovih četrdeset hiljada ljudi, i njega samoga, ukrcalo je najedamput, g. 1248., genoveško brodovlje (sl. 19. i 20.), te ih je iskrcalo na Cipru, gdje su dočekivali ostale Križare iz Engleske, iz Flandrije i Norveške. Zimujući na Cipru, u vojsci se javila kuga, a nije izostala ni nepokornost, ni razuzdanost. Praznine, što su radi tih nedaća nastale, ispuniše nove čete, koje su se na



Sl. 19. Model genoveške galije.

tom otoku od vremena do vremena iskrcavale, pa su u proljeće 1249. ti Križari ipak krenuli na hiljadu i osam stotina brodova, i pristali ispod Damiette, gdje se je i kralj iskrcao 15. svibnja. I doista, od tolikog mnoštva brodova nastradao ih je tek neznatan broj, premda to bijahu većinom maleni brodovi. Na većim su brodovima ljudi bili gotovo nagomilani. Brod, kojim je plovio kralj, vozio je još osam stotina ljudi; ali, prema ugovoru, dvojica su spavala na prostoru obično određenom za jednog čovjeka, tako da su uz glavu jednoga bile pružene noge drugoga. Za svakog je konja bilo određeno dvadeset i sedam

palaca širine; ali konji su gotovo visjeli na remenju; pa su ih na razmake šibali, da im se uda opruže. No premda je kuga prije ukrcanja dosta harala u vojsci, pa se je amo i tamo pojavljivala i dalje, tako da je u Egiptu ponovno buknula, čini se, da su zdravstvene prilike na brodovima bile prilične, makar je plovidba dugo trajala. Iz toga bi se dalo naslutiti, da su se na brodovlju više vršili higijenski propisi, nego li u samom kraljevskom taboru.



Sl. 20. Genoveški brod tipa „Pinko"

Bez križarskih vojna ne bi se talijanske pomorske republike nikad bile razvile, kako su se doista razvile. Pitanje je, pače, da li bi tim pomorskim središtima uopće bilo uspjelo da spasu svoju nezavisnost, da se nisu u tim vojnama obogatile, i tako raspolagale sredstvima za obranu svoje slobode. I za njih vrijedi ono, što smo već kazali o našem Dubrovniku: b e z p o m o r s t v a n e b i n i k a d b i o p r o ž i v i o s v o j m i l e n i j s l o b o d e, kao što ga je proživio. U najboljem slučaju bio bi postao mletački grad, ako ga ne bi Turci oteli za sebe.

Ne samo što su križarske vojne bile pobudom za velik polet u brodogradnji, već su one bile povodom i za uvođenje

nekojih ustanova, kao što je n. pr. pomorski zajam. Taj se zajam oslanja na objekte, koji su izloženi morskom riziku, s tim ugovorom, da, ako ti objekti sretno dospiju u određenu luku, zajmodavcu će se povratiti glavnica i k tomu stanovita svota u ime odštete za pretrpljenu opasnost; dok, ako bi ti objekti na moru propali, ne će se zajmodavcu povratiti ništa; ako li bi pak objekti pretrpjeli samo kakvih havarija, zajmodavac će dobiti nešto u razmjeru, prema procjeni, za utvrđenu štetu.

Križarske su vojne pomogle ne samo da se podigne brodogradnja, radi silne potražnje brodova, već da se pomogne i sama navigacija. Prigodom brojnih plovidbâ bolje su se upoznale mediteranske obale i njihova razvedenost, mjestimice se istražilo i morsko dno, proučili se razni lokalni vjetrovi, pa morske struje, te plima i osjeka u raznim krajevima. One su pomogle i tome, da se proširi upotreba magnetske igle na brodovima; a počele su se tada risati i prve pomorske karte.

Ipak je Venecija, više nego li ijedna druga država, crpila najveću korist od križarskih vojna. Bez tih vojna ne bi se ona nikad popela do moći i bogatstva, kojim je raspolagala, kad je imala oko 3.000 trgovačkih brodova i stalnih 45 golemih galija sa 36.000 momaka na njima, i kad je u svom arsenalu imala zaposleno ništa manje od 16.000 radnika. Samo s takom moći mogla je ona izvesti sve, što je izvela u lagunama i izvan njih; mogla je nazvati Jadran svojim „zaljevom", te je mogla jednomu od svojih admirala dati naslov „kapetana zaljeva" (capitano del golfo). — Takvih admirala imala je ona stacioniranih i u Crnom moru i u krajevima oko otoka Cipra.

Bez križarskih vojna ne bi se bilo onako rano zabilježilo ni gospodarsko napredovanje nizozemskih gradova, koji se, dobivajući istočnu robu preko Italije, prometnuše u trgovačka središta za čitav evropski Sjever, započeše graditi brodove i postaviše time temelje potonjemu svom napretku, gospodarskom i kulturnom.

U doba križarskih vojna osnovani su prvi konzulati u inozemstvu, a u Veneciji i Genovi prve banke, a k tomu se počeli stvarati i prvi trgovački i pomorski zakonici. Tako su se n. pr. iz onodobne akomende razvila poznija komanditna društva.

Naravski, kako je već to ljudsko, križarske vojne registriraju i koješta nelijepo, pače sramotno. Trgovci su talijanski tada nastavili da trguju robljem, napose Mlečani. Pomorci se tadanji nisu ustručavali loviti i kupovati po svim obalama dječake, pa ih dalje prodavati nekrštenim narodima. I ono roblje i tu djecu prevozili su brodovi u daleke strane.

Nas posebno zanimaju dvije križarske vojne, premda se ni jedna ni druga ne bi smjela „križarskom" nazvati: jedna je t. zv. četvrta križarska vojna, a druga je vojna ugarsko-hrvatskog kralja Andrije II.

G. 1202. sjatilo se bilo pod Venecijom 20.000 pješaka, 4.500 vitezova sa 4.500 konja i 9.000 knapa, i tu se utaborili, dok republika priredi brodove, da ih preveze u Svetu Zemlju. Republika je navlaš odugovlačila s pregovaranjem o prevoznini (vozarine i hrane za ljude i konje), neka međutim Križari protepu svoje novce. Kad su Mlečani izjavili, da je spremno sto brodova i pedeset galija, i da treba unaprijed da križari izbroje 85.000 kölnskih maraka srebra u ime vozarine i hrane za ljude i konje za 9 mjeseci, i da se obvežu, da će im dati polovicu svega, što na toj vojni osvoje, križari su se zaprepastili, jer su jedva smogli nešto više od polovice spomenute svote, koja valutarno danas predstavlja samo 4,000.000 zlatnih franaka. Sad im Mlečani izjaviše, da će im dužnu polovicu oprostiti, ako prisegnu, da će ratovati protiv svih neprijatelja njihove republike. Križari ne sluteći nikakve nevjere, pristadoše na taj zahtjev, i tako usput osvojiše nekoje istarske gradove, koji se nisu uopće ni opirali.

No glavni cilj Mlečana bijaše grad Zadar, koji se prije dvadesetak godina bio od njih odmetnuo i povratio pod ugarsko-hrvatskog kralja. Brodovlje stiže 10. studenoga pod Zadar, i lako raskine teški željezni lanac, što je zatvarao zadarsku luku. Uzalud su Zadrani podigli na svojim bedemima ogromne križeve da upozore izrabljivane križare, da je njihov grad kršćanski i katolički; uzalud je papa Inocent III. zaprijetio Veneciji prokletstvom, ako se drznu navaliti na Zadar: ljudski je stid bio kod većine križara jači od vjerskog osvjedočenja, pa da izbjegnu sramoti, kad bi ih Mlečani natrag prebacili u Italiju, udariše na Zadar, i za pet dana ga osvojiše. Možda još nije nikad zaokružila maleni primorski grad tolika sila brodovlja i toliko mnoštvo vojske! Zadar je tada bio djelomice razoren, i to će ostati uvijek ljaga u povijesti negdašnje Kraljice Jadrana. Ali taj događaj rasvjetljuje nam mentalitet onodobnog društva, kao što i labavo uporište, što su oci naši uživali kod svojih kraljeva gore na plavom Dunavu. Osvojenje i razorenje Zadra još jednom dokumentira fatalnost, što vladari naši nisu raspolagali nikakvom pomorskom silom; a s druge strane pokazuje na silu mletačke mornarice, koja je mogla, u ono doba, da sama ukrca toliku vojsku i toliko konjaništvo, i da se obveže to sve hraniti, za nepunih 15 hiljada franaka na dan!

Nije naša zadaća, da se zabavimo daljnim razvitkom te četvrte križarske vojne, kako su Mlečani s pomoću križara zagospodovali u Carigradu, i kako je njihov dužd Dandolo tada

izjavio, da otklanja krunu Istočnog carstva, jer da voli biti dužd u Mlecima, nego li car u Carigradu. Samo ćemo istaknuti, da su se Mlečani, makar su križari izvršili sve njihove uvjete na račun dužnih im 31 tisuće maraka srebra, kod diobe plijena u Carigradu, najprije naplatili za taj već krvavo podmireni dug, a tada se je ostalo podijelilo među pojedince, i to tako, da je svaki pješak dobio pet maraka srebra, svaki konjanik i svećenik deset, a vitez dvadeset. Lizipovi konji na crkvi sv. Marka u Mlecima trajan su spomenik pljačkanja po Carigradu povodom t. zv. četvrte križarske vojne!

G. 1216. odluči se ugarsko-hrvatski kralj Andrija II., da i on okuša junačku sreću u Svetoj Zemlji. Za tu svrhu oplijeni on crkve i oltare, da opremi naime vojsku i da smogne vozarinu do Palestine. Kako nije raspolagao nikakvim brodovljem, obrati se Mlečanima. Da bude sa Zadrom sramota i poniženje potpuno, on se sad odreče u korist Venecije svih prava na grad Zadar na vječna vremena. I poslije te sramote dobio je od Venecije jedva deset brodova, svaki brod od 5.000 centi, dakle 250 tona, i na svakom 50 mornara. Za svaki takav brod kralj je platio 550 maraka srebra u ime vozarine, svega 5.500 maraka srebra, valutarno danas 250.000 zlatnih franaka. Uzme li kralj još koji brod, platit će razmjerno prema nosivosti — glasio je ugovor. Kralj se obvezao vratiti brodove, kako ih je primio, a mornari su prisegli na sigurnost kraljevu i njegovih ljudi, dok traje vožnja.

Mletački brodovi dočekali su kralja pod Splitom. Tu je on bio primljen s velikim slavljem, i naši su mu primorski gradovi dali još po koji brod, jer je mletačkih bilo malo, a kralj valjda ne bijaše do kraja oplijenio crkve i oltare, pa nije imao više novaca. Ako se uzme, da je svaki brod ukrcao po 300 momaka, to je Andrijina vojska brojila 3.000 ljudi; ako li su mu naši primorski gradovi dali k tomu još četiri broda iste tonaže, kao što su bili mletački, tad je ta „vojska“ mogla da dosegne 4.200 ljudi. — Nije trebao da strepi Istok pred tom „silom“! — Kralj Andrija, poslije tri mjeseca boravka „na granici“ Palestine, povratio se, smiješan čitavomu svijetu, preko Carigrada kući.

To je opet bijedna slika moći Arpadovića, a i naših pomorskih prilika u XIII. stoljeću!

* * *

Malo poslije te „vojne“ Jadransko je more doživjelo događaj, jedinstven u povijesti.

Na silne tužbe, što je primio Papa iz Ugarske i Hrvatske protiv kralja Andrije, — a tad je vladao Honorije III., — pošalje ovaj svoga poslanika, po imenu Akoncija, u naše strane. Papinski

se poslanik bojao omiških gusara, da ga ne zarobe. Kad je sretno dospio do Splita, imao je pohoditi i ostale naše primorske gradove, pa stoga zamoli splitske svećenike, da mu oni, za veću sigurnost, vode brod. To je bio jedinstven prizor: gledati same svećenike, kako obavljaju službu mornara i kormilara. Svećenicima se ta služba nije osobito svidjela, pa su stoga dali sebi ispostaviti od istog poslanika pismo, u kojem je ovaj potvrdio, da je to bilo samo za nevolju, i da se iz toga ne smije izvesti nikad više, kao da su svećenici dužni da voze po moru papinske poslanike.

Kad je Papa čuo za tu nepriliku, pozove Splićane i sve ostale gradove dalmatinske, neka unište Omišane i njihov grad, koji je leglo gusara. Poslanik je od svoje strane raspaljivao ljude na taj rat, a pozvao je i susjedne hrvatske velmože, obećavajući razne milosti svima, koji se late oružja, da istrijebe nevjerne Omišane. Da ta sitna križarska vojna bolje uspije, proglasiše da su Omišani pristaše bogumilske sljedbe. Poslaniku je uspjelo da sabere priličnu vojsku, i on stisne Omiš i s kopna i s mora. Omiš se je morao predati. Tada spališe omiške brodove, i dok su ti izgarali, Omišani su, klečeći na koljenima, izjavili, da ne pristaju uz bogomilstvo, već da se oduvijek priznaju pripadnicima rimske katoličke crkve.

XIX.

Talijanske pomorske republike u srednjem vijeku.

Venecija, Genova, Amalfi i Pisa, ali osobito prva dva grada, zapremaju u povijesti pomorstva vrlo odlično mjesto, u srednjem vijeku pače najodličnije.

Italija je bila tada izmrvljena kao nekoć Helada, u mnogo državica, koje su živjele u trajnoj napetosti, u vječnim sporovima. Stoga je sloboda najvećeg dijela tih državica često visjela o dlačici, s izuzetkom dviju pomorskih republika, Venecije i Genove, koje bijahu donekle podijelile gospodstvo nad morem, i nisu na moru trpjele ničijeg takmenja. Nije laka stvar podjarmiti ljude, kojima, kad ostave rođenu grudu, Ocean postaje domovinom, i koji na tom prostranom Oceanu ne mogu a da ne stresu jaram, koji bi im se htio nametnuti. Stoga pomorac nađe uvijek načina, kao što to potvrđuje i naš Dubrovnik, da spasi svoju slobodu. Doduše, sloboda je u Genovi pretrpjela mnogo bura, dok je u Veneciji bila jača i otpornija; ali oba ova grada imadu da zahvale moru, i samo moru

svoju slobodu i sve ono, što ih je ma bilo kada iznijelo na glas.

Prije nego li je Kolombo otkrio Novi Svijet, brodovi, ratni i trgovački, vrvjeli su samo po Sredozemnom moru. Ti su brodovi pripadali najvećim dijelom tim dvjema pomorskim republikama. Jesu li napuljski vladari htjeli da pohode Francusku, ili su francuski htjeli da pođu s vojskom u svetu Zemlju, ili makar u južnu Italiju, trebali su da unajme brodove od Genove, baš onako, kako su ih ugarsko-hrvatski kraljevi unajmljivali prigodice od Venecije. I čim su dalje plovili njihovi brodovi, utjecaj njihov u najudaljenijim stranama bio je sveđ to jači. To nam napose svjedoče obale Crnoga mora.

Gradovi Kafa (drevna Teodosia) i Tana postadoše emporijem za sve bogate ruske proizvode, namijenjene izvozu, kao i za industrijalne proizvode talijanske, koje su trebali Tatari i sjeverni narodi. Kafa na Krimu bijaše genoveška kolonija u pravom smislu i podložna njihovu suverenitetu. Njima je jedan kan, tatarski knez, prodao još početkom četrnaestog stoljeća pravo, da mogu sagraditi na obali nekoliko kuća i dućana; ali dobit bijaše tolika, da su naskoro pridošli brojni kolonisti, pa se najprije sagradio zid protiv lupeža, a zatim se utvrdio čitav kraj poput tvrđave. Tu su Genovežani počeli iznad svojih skladišta podizati sjajne palače, te se je ta njihova kolonija napinjala, da bude nalik svojoj metropoli, Genovi „gizdavoj".

Isto tako grad Tana, na ušću rijeke Tanais (Don), na Azovskom moru, bijaše doduše podložan tatarskim knezovima, ali u njemu i Mlečani i Genovežani imađahu skladištâ i ustanovâ velike vrijednosti; tu su Fiorentinci i drugi Talijani osnovali svoje banke, pa je stoga tu bilo nagomilano golemo bogatstvo; i kadagod bi se desilo, da su Tanajski trgovci jače stradali, bilo od nasilja tatarskoga ili od potresa ili od požara, njihovi su se gubici osjetili po čitavom Zapadu.

Kako je sjeverna obala Crnog mora bila stovarištem talijanskih trgovaca prema Rusiji, tako je južna bila za robu, što je dolazila iz istočne Indije. Glavna stovarišta te robe bijahu Sinope i Trapezunt. U ovom je potonjem g. 1204. Grk Aleksij Komnenac osnovao vojvodinu nezavisnu od Latinskog Carstva, pače pod Ivanom I. (1235.—38.) ta se vojvodina proglasila carstvom. Tu se bijahu slegli kolonisti i trgovci talijanski, a svaki dan je spuštao, pod jednim ili drugim gradom, svoje sidro koji talijanski brod. Sinope bijaše vrlo važna postaja i za trgovanje s Turcima Male Azije; a Trapezunt pored ostaloga bijaše stovarište bogate Armenije. Armenci su naime u dvanaestom stoljeću postali nezavisna država. I taj narod, najobrtniji, najumjereniji i najradiniji u Aziji, tražio je dodira s Latinima, koji su ispovijedali istu religiju. Tako

su najprije Mlečani dobili u Armenskoj velikih povlastica; oni su bili oprošteni od raznih carina, mogli su posjedovati kuće i gostione, zidati svoje crkve, kovati svoj novac i biti suđeni od svojih sudaca, i još k tomu, mogli su prolaziti slobodno čitavom Armenskom s robom, dobavljenom na Krimu i u Perziji. Tako je Trapezunt postao velikim trgovačkim središtem, pogotovo radi pridolaska jednog dijela indijske i uopće istočne trgovine, koju su dovozili preko Perzijskog zatona i Eufrata u južne luke Male Azije i Palestine, a i po Crvenom moru u egipatsku Aleksandriju. Stoga su od Dona do Nila, u svima pomorskim središtima, pripadala ta Tatarima ili Turcima, Mlečani i Genovežani u svakomu imali svoja skladišta, zakupljivali sve mirodije, što su iz Istoka dolazile, pa su sami opskrbljivali time čitavu Evropu, i udarali cijenu po miloj volji.

Carigrad je bio od davnine trgovačko središte, ali žitelji njegovi nisu imali sklonosti za trgovanje, pa su se i tu ugnijezdili i Mlečani i Genovežani. Mlečani su imali jednu ograđenu četvrt, koja se zatvarala vratima, kao što bijahu židovski g h e t t i u mnogim talijanskim gradovima. Oni su imali i svoje posebno sidrište, također ograđeno u luci. Imali su i svoga v a l i j u, koji je zastupao dužda, i suce, i savjetnike, i sve oblasti.

Ali carigradska kolonija genoveška bijaše još važnija. Genovežanima je car Mihajlo Paleolog iz zahvalnosti, što mu pomogoše do prijestolja, ustupio suverenitet nad Perom i Galatom, na drugoj strani luke. Tu su oni usredotočili svoju trgovinu, pače su, pod Paleologovim sinom Andronikom II., okružili svoj gradić najprije dvostrukim, a onda trostrukim bedemom. Pera se je nevjerojatno razvijala u svakom pogledu, pa da nije Carigrad pao najzad pod Turke, onaj bi genoveški grad, i što se sjaja i što se broja pučanstva tiče, nadmašio bio Carigrad.

* * *

V e n e c i j a nastade u doba provala barbarskih naroda u Italiju. Građani Aquileje (Oglaja) i drugih bližih gradova, protjerani od barbara sa svojih ognjišta, pribjegoše i skloniše se na nekoliko otočića Jadranskog mora između ušća Soče i Pada. Tu oni osnovaše i urediše svoju općinu, kojoj bijaše na čelu glavar s naslovom d u ž d a (dux, duce, doge). Položaj nove otadžbine na moru, kao i nestašica svake privrede, prisiliše one bjegunce, da se posvete ribarstvu, pomorstvu i trgovini. Eto, kako je počela pomorska važnost i bajno bogatstvo Venecije.

S Hrvatima su Mlečani ratovali čitava stoljeća za prevlast na Jadranu. I oni su konačno tu prevlast i postigli; ali istom onda, kad je crv nesloge rastočio snažno tijelo hrvatske države,

kad se je izdajstvo uvriježilo u glavne hrvatske redove, i kad su Hrvati zapustili svoje pomorstvo. Inače su Hrvati bili gospodari istočnog dijela Jadrana, kuda su, u prilikama sredovječnim, morali ploviti svi brodovi, pa je više mletačkih generacija plaćalo Hrvatima godišnji danak, da im brodovi uzmognu u tom dijelu Jadrana slobodno ploviti.

Ni Genova se nije proširila u rodnom kraju. Osim svoje luke ne imađaše ništa dobra; njezini se sinovi nisu bavili drugim obrtom, do li pomorstvom, te i oni postadoše na glasu pomorci i vrlo lukavi trgovci.

I Venecija i Genova ojačaše i obogatiše poglavito u doba križarskih vojna. Jedina ta dva grada bijahu vrsna, da prevoze velike čete križara; a taj je posao, u razmacima, potrajao dvije stotine godina. Najveći je dio zlata i srebra zapadnih naroda dospio u njihove blagajne, jer je vozarina bila za ondašnje prilike visoka. A nije to bila jedina njihova probit, jer su baš tada proširili svoje trgovačke veze i osnovali trgovačke baze po svim obalama Crnoga mora, pa istočnog bazena Sredozemnog mora.

Ali se naskoro javilo takmičenje između ta dva grada. Otud se porodilo neprijateljstvo i krvavi dugotrajni ratovi. U tim je ratovima bojna sreća naginjala sad na jednu sad na drugu stranu, sve do strašne bitke kod otoka Korčule g. 1295., u kojoj Genovežani uništiše mletačko brodovlje, pobiše im do desetak tisuća ljudi, a oko sedam tisuća ih zarobiše, među tima i slavnog putnika Marka Pola. Poslije te bitke genoveška je prevlast na moru ostala duže vremena neprijeporna.

Genovežani su odolijevali ne samo Mlečanima, nego su se više puta iskazivali i protiv drugih neprijatelja, napose Španjolaca. Vrijedi da se spomene slava, koju je stekao u ratu potiv Jakova II. aragonskoga g. 1323. genovežanin Salagro di Negro. Kad je ovaj doznao, da su se otisnula ispod Majorke četiri velika španjolska broda, krcata vojske, prema Sardiniji, nagne odmah za njima u potjeru. Ali, kako je Španjolcima bio pogodan vjetar, ne uzmože ih stići. Trebalo je stoga da olakoti svoje brodove, da im pojača brzinu; a da to postigne, zapovjedi, da se ima pobacati u more sve, što bijaše na njima, najzad i sama hrana. Time mu je uspjelo da dostigne neprijatelje, i da im zarobi sva četiri broda. Tad se je zbilo nešto jedinstveno, i što svakako treba spomenuti kao karakteristiku onoga doba. Nekoji su aragonski vitezovi imali sa sobom i svoje žene, lijepe, kao što mogu Aragonke da budu lijepe. Salagro ne htjede ni da mu predvedu te žene, već naloži, da se prema njima postupa sa svakim mogućim obzirom. Ipak, jedan od Aragonaca, ljubomorom zaslijepljen, ubi svoju ženu. Uhvatiše ga i predvedoše pred Salagru, koji mu izjavi: „Posumnjao si o poštenju Genovežana i samo

stoga usmrtio svoju ženu; zato ćeš poginuti!“ — I dade ga smaknuti.

Genovežani su, ako se pravo prosudi, bili bolji pomorci od Mlečana, jer, dok su ovi namicali glavni kontingenat momčadi za svoje brodovlje s otoka i istočne jadranske obale, Genovežani su mogli da opreme do dvije stotine galija sa samima svojim građanima i žiteljima svoje desne i lijeve Rivijere. K tomu su oni veslače novačili, i to žrijebom, te su njihovi veslači uživali svoju nadnicu, a dobivali su i dio ratnoga plijena. Oni su svoje veslače i oružali, pa su se oni do potrebe i borili. Na svakoj su galiji imali i četicu strijelaca, jer su baš u toj vrsti oružja bili nedostiživi. Genoveška je republika i u doba mira uzdržavala u gradu četiri satnije strijelaca.

Genoveškog je admirala birao narod ili Vijeće, kako je kad prevladao običaj. To je bila uzvišena čast, a mogao ju je postići i pučanin i plemić, budući da su genovežani bili veliki demokrati. To nam utvrđuje još jedna opet jedinstvena činjenica, i to, da je admiral, nalazeći se s brodovljem daleko od otadžbine, ako je morao silom prilika da promijeni ili čak sasvim zabaci naputke, što bijaše pri svome polasku primio od vlade, u tom slučaju bio obvezan, da sazove na dogovor ne samo svoje časnike, nego i svu momčad čitave eskadre, i da se drži zaključka, koji bi se na tom sastanku stvorio, doklegod ne bi iz Genove prispjeli novi napuci.

Vlada je genoveška imenovala i zapovjednike pojedinih galija, osim onih, što su opremale na svoj trošak pojedine plemićke obitelji. Takvih je obitelji bilo u Genovi dosta, i te su imale pravo, za uzdarje od strane republike, da vrške svojih palača obrube kruništem. —

U Mlecima su uredbe bile drugačije. U početku, duždevi i senat imađahu na brizi ne samo ratnu već i trgovačku mornaricu, jer su obje bile državne. Kasnije su odijelili jednu od druge, pa su za ratnu imenovali osobite providure, koji su imali da opreme i oboružaju brodove, da ih predadu kapetanima, da namaknu momčad, imenuju časnike za sva mjesta osim onih, koja bijahu pridržana za patricije, t. j. admirala, koga su zvali i „generalissimus mora“, providura brodovlja, kapetana „golfa“ t. j. Jadranskoga mora, pa nadkomese pojedinih jedinica kao i njihove pobočnike.

U Mlecima bijaše zakonom zabranjeno, da patricij nosi čast vrhovnog zapovjednika u kopnenoj vojsci, jer su se bojali, da ne bi takav, vraćajući se kao pobjeditelj iz rata, ako ga usto zavole vojnici, postao opasnim za slobodu republike. Ali su zato morali nositi čast zapovjednika brodovlja, budući da ta služba nije mogla biti opasna po državu. Svaki je brod sam po sebi

bio jedna posve nezavisna jedinica, a na svakom je zapovijedao opet jedan patricij. K tomu je postojao zakon, da admiral, na povratku u Veneciju, bio pobjeditelj ili pobijeđen, ne smije doći pod grad, nego se mora usidriti pod Koprom u Istri. A mogao se je povratiti u Mletke samo kao privatnik, pošto je položio admiralsku čast.

Vrhovni zapovjednik mletačkog brodovlja imao je veliku vlast u kolonijama republike. On je mogao suditi na smrt ili na veslo svakoga, osim plemića mletačkoga. Ovoga je mogao dati okovati, dokle ne izreče sud svoju riječ. I admiral je imao pravo na iste počasti, na koje i senat mletački.

Pomorskog providura smatrali su nekom vrsti podadmiralom. On je vodio administraciju brodovlja, a nije mogao da nosi tu čast dulje od dvije godine.

Kapetan „golfa" zapovijedaše eskadrom, koja je čuvala Jadransko more. Njegova je zadaća bila da progoni gusare i odstrani tuđe ratne brodove.

Nadkomesi, t. j. zapovjednici galije, nisu mogli postići tu čast, ako nisu prije služili četiri godine kao pobočnici. I tu su službu mogli vršiti na jednoj galiji samo četiri godine. Pobočnici su se zvali „plemići na krmi", i nijesu mogli nastupiti službu prije navršene petnaeste godine. Njima bi danas odgovarali pomorski „kadeti".

* * *

Genova je već u desetom stoljeću bila u trgovačkom prometu sa svima znamenitijim lukama na Sredozemnom moru, te je u mnogima već tada imala trgovačka skladišta. Ali su genoveški brodovi bili također prvi talijanski brodovi, koji su podržavali promet i s oceanskim lukama, kuda su prevozili proizvode dalekog Istoka. S Grčkom i Carigradom vrlo su rano zametnuli trgovačke veze. Tu su naišli na ozbiljne takmace, Mlečane, koji su prije njih dobili premoć u Istočnom carstvu. Odatle već spomenute smutnje i ratovi među njima. Konačno su Genovežani ipak dobili premoć, kad im je Mihajlo Paleolog podijelio premnoge povlastice, uz pravo, da mogu zabraniti prolaz u Crno more svim brodovima, osim onih grada Pise. Tada je Genova postala prvom trgovačkom državom u Evropi, pa da je bilo u nje valjane politike, koliko je bilo odvažnosti i smjelosti kod njezinih pomoraca, ona bi bila to prvenstvo sačuvala dugo vremena. A nisu Genovežani imali svoje kolonije samo na obalama Crnoga mora i u Carigradu, nego i po cijelom Istočnom carstvu i izvan njegovih granica. Imali su ih na južnoj obali Anatolije, pa na Negropontu, na Cipru, u Siriji i Egiptu. Pojedine su pak genoveške obitelji osnovale

gotovo prave feude na nekojim otocima grčkog arhipelaga. I te su kolonije, sve bez izuzetka, podržavale trgovačke veze na obje strane, i s Istokom i s maticom Genovom. U Genovu se je pače dopremala i ona roba, što je bila određena za atlantske luke. Glavno tržište Genovežana na Atlantiku bijaše Bruges.

Kako su u staro doba brodovi običavali ploviti u skupinama, toga su se običaja držali i Genovežani. Za svaki brod, namijenjen plovidbi po Levantu, zakonom je bilo određeno, kako treba da bude sagrađen i opremljen, pače i kakav teret može da primi; bila su nadalje normirana prava i dužnosti kapetana, momčadi i putnika; ustanovljene su bile vozarine i ležarine, a i pristaništa. Bilo je zakonom predviđeno sve.

* * *

Mlečani se u doba križarskih vojna bijahu ugnijezdili u Carigradu i na obalama Crnoga mora. Čini se, da su imali kolonista i skladišta čak na ušću Volge.

U Trakiji su posjedovali u trinaestom stoljeću dva grada, a na obalama Marmarskoga mora više točaka. Imali su kolonija u Moreji (Peloponezu) i na Kreti. Galipolje su držali kao svoj feud, a isto tako i više otoka u Egejskom moru. I tako je, mletački brod, na povratku iz Crnog mora, nailazio svaki čas na koju luku svoje države.

Venecija se iz petnih žila napinjala da podigne i proširi svoje trgovačke veze, a u tom joj je bio od odlučne pomoći njezin geografijski položaj. Mletačka je luka bila na kraju jedine trgovačke ceste, što je spajala Njemačku i Srednju Evropu s morem: Venecija bijaše emporij za svu robu, što su je otpremali onim narodima i Istok i sama Italija.

Uz trgovinu se u Veneciji brzo razvio i obrt. Pod njom su bile i solane u Istri i Dalmaciji. Kako su Mlečani naučili svilogojstvo u Carigradu, razvilo se kod njih brzo i svilarstvo, pa su se brzo mogle njihove svilare da takme s carigradskim i sicilijanskim.

Kad su Genovežani istisnuli Mlečane iz Carigrada, ovi su se obratili Egiptu, te oživiše trgovinu Aleksandrije s Istokom. Tada je, ali za kratak čas, Venecija uživala prvenstvo i u pomorstvu i u trgovini. A kad su Turci došli na Balkan, nastao je zastoj u prometu s Crnim morem, pa je za Veneciju nastupilo doba teških briga, kako da spasi svoje kolonije u Grčkoj. S padom Carigrada (g. 1453.) zadobila je Genova smrtni udarac; a tad su Mlečani, podržavajući i nadalje veze s Egiptom i Sirijom, dobili apsolutni monopol za indijsku robu u Evropi u drugoj polovici petnaestog stoljeća. Tad su Mlečani bili na vrhuncu moći i bogatstva.

Venecija je svake godine običavala otpremati eskadru od sedam ili osam najvećih brodova na Zapad, u Englesku i Nizozemsku. Ta je eskadra ticala Manfredoniju, Brindisi i Otranto; odatle je kretala u Siciliju, gdje bi ukrcavala, uz ostalo, i slador; potom bi pristala pod Tripolis, Tunis, Alžir, Oran i Tanger. U tim se je lukama vršila izmjena robe s onom, što su je donosili razni narodi afrički, koji bijahu navikli na redoviti dolazak mletačkog brodovlja. Iz Tangera je brodovlje kretalo prema sjeveru, uz obalu Španije, Portugalske i Francuske, do Brugesa i Londona. Na povratku pak dotaklo bi se ono Lisabona, Cadiza, Alicanta, Barcelone, te južno-francuskih i nekoliko talijanskih luka. Ta je plovidba trajala kojiput čitavu godinu dana, a dobitak, što iz izmjene, što iz prodaje, iznosio je mnogo hiljada dukata. I kao što na Zapad, slala je Venecija svoje trgovačke eskadre i u Levant, a te su mletačke pruge kasnije bile putokazom trgovačkim društvima holandeskim, engleskim i francuskim.

* * *

Dva genovežana, Teodozij Doria i Hugolin Vivaldi, otploviše g. 1291. iz Genove s dva broda, da traže, ploveći niz obalu Afrike, put u Indiju. Premda se je povijesna vijest izgubila, ipak je u Italiji postojala predaja, da se može kroz „Tjesnac Ceute", kako su onda zvali Gibraltarska Vrata, dospjeti do Indije. Ali ti su brodovi putem nastradali, i njima se zameo svaki trag.

Uz spomenuta dva pomorca proslavio se još i treći genovežanin u povijesti otkrića, početkom XIV. stoljeća, a to je bio Marocello Lanzarotta, prvi Evropljanin, koji je, koliko je do danas poznato, u srednjem vijeku dospio do Kanarskog otočja. U staro su doba znali zato otočje Kartažani; o da im se uspomena zatrla. U srednjem vijeku čini se da je bilo poznato samo Arapima, koji su to držali tajnom. Lanzarotta je nadjenuo svoje prezime jednomu od onih otoka, pa se taj tako naziva još i danas.

Ovdje se ipak može spomenuti, da su pomorci onoga doba vrijedni udivljenja. Oni su uvijek morali biti spremni da se opru mnogim gusarima, kojih je istom u XIX. stoljeću nestalo u evropskim morima. Nije tad bilo nikakve sigurnosti na moru: svaki je trgovac trebao da zna baratati ubojitim oružjem; svaki se je brod od časa do časa mogao da pretvori u ratnu đemiju. Pa i kad je pomorac, a s njime i trgovac, dospio u luku određenog cilja, nije, osobito trgovca, s time minula svaka opasnost, jer je trebalo da se opre zloporabama činovnika i carinika, te nasilju gospode i pučana; pa su stoga Mlečani nastojali svim mogućim sredstvima, da s raznim knezovima i državama sklope ugovore i nagodbe, makar uz goleme novčane žrtve, te da osnuju

konzulate i sudove svoje u svim onim gradovima, gdje je njihovo trgovanje bilo znatnije.

Pomorstvo, i samo pomorstvo, omogućilo je talijanskim pomorskim gradovima da izgrade svoje crkve i palače, da napune svoje domove zlatnim i srebrnim priborom. Pridolazili su u Veneciju razni knezovi i vladari, ne samo da se dive mletačkim palačama i crkvama, već i zlatnom i srebrnom priboru u patricijskim kućama, u doba, kad su inače velikaši i vitezovi srednje Evrope u svojim dvorcima i zamcima jeli iz drvenih, a tek blagdanom iz kositrenih zdjelica.

* * *

Glasoviti svoj „arsenal" čini se da su Mlečani podigli još g. 1104. Oni su ga u početku nazvali „arsanà". Taj naziv kao da dolazi od tursko-perzijske riječi „terkshane" (čvrsta kuća). Od toga je nastala kod Genovežana riječ „darsenaa", što znači i arsenal. Ali od toga je nastala i riječ „darsena", što znači najunutarnjiji dio luke, gdje se mogu izvući brodovi na suho.

Mlečani su proširili svoj arsenal g. 1304. pa 1325, a i kasnije više puta. Tu su oni gradili svoje galije, imali skladišta za opremu brodova, oružanu, i glasovitu tvornicu užeta, koju su prozvali della Tana. Već tada je postojao osobiti ceh radnika, nazvanih kasnije „arsenalotti", koji su od republike dobili osobitih povlastica.

XX.

Pomorstvo Kitajaca u srednjem vijeku.

Najslavniji sredovječni putnik Marko Polo, mlečanin, u čuvenoj knjizi „Il Milione", u kojoj je opisao svoje zgode i nezgode na putovanjima po dalekom Istoku g. 1270.—1294., ostavio nam je dragocjenih vijesti o pomorstvu Kitajaca onoga doba. Oni su svojim đunkama, koje on zove prema mletačkom izgovoru zonke, podržavali promet ne samo sa svim otocima, od Japana do Bengalskog mora, već su znali i obići prednju Indiju, te se kojiput zaletjeti čak u Perzijski zaljev. Te njihove đunke Marko Polo opisuje ovako: „Građene su od jelovine i borovine, a svaka imade palubu, pod kojom redovito imade do šezdeset izbica, ili manje, prema tomu, kako je koja đunka veća ili manja. U svakoj od tih izbica može udobno da boravi jedan putnik. Imaju jedno, čvrsto kormilo. K tomu još četiri jarbola sa četiri jedra. Osim

toga imaju nekoje između njih, to jest one, koje su veće, do trinaest unutarnjih odijeljenih prostorija, načinjenih od jakih dasaka, i tako međusobno i uz bokove brodova pričvršćenih, da, kad se po nesreći brod razbije, ili ga probije koji greben....... mornari, dok opaze, da je brod probušen, žurno isprazne onaj odio, u koji je provalila voda, i prenesu taj dio tereta u drugi, po mogućnosti u susjedni odio, budući da voda iz jednog u drugi prodrijeti ne može, jer su im diobene ograde izvrsno utvrđene. Tada izvedu nužne popravke, te prenesu natrag teret u odio, iz kojega ga bijahu iznijeli. — (To bi bila neka vrsta modernih naših nepropusnih prostorija!) — Ti su brodovi — veli Polo — ovako građeni. Svi su naime dvostruki, to jest, imaju izvan i unutar rebara po jedan sloj oplate. Daske su pričvršćene željeznim čavlima, a svi su spojevi čvrsto šupereni (kalafatani) iznutra i izvana. Osmoljeni nisu, jer smole nemaju, ali su zato omazani ovako. Uzmu vapna i konoplja, pa to izmrve na sitno i sve skupa stuku u prah. Tomu dodaju nekakvo bilinsko ulje, koje je nalik pomasti, ali je jače od ljepka i bolje od smole. Ti su brodovi veliki, te na nekojima ima do tri stotine, na drugima do dvijesta ili pak do stopedeset ljudi, više ili manje, prema tomu, da li su veći ili manji. Mogu nositi pet do šest tisuća sprta papra[1]..... Brodovi ti plove i na vesla, a za svako veslo trebaju četiri čovjeka. Veći brodovi vode sa sobom po dvije ili tri velike lađe, od kojih svaka može da nosi do tisuću sprta papra, a i više, i te trebaju po šezdeset, osamdeset, čak i do stotine momaka. Ove lađe često tegle veliku, privezavši je užetima, dakako kad plove na vesla; ali znadu je tegliti i kad jedre, ako je vjetar po boku, jer te male lađe uvijek plove pred velikom. Ali, ako je vjetar u krmu, tad je ne tegle, jer bi jedra velikog broda oslabila utjecaj vjetra na jedra tih manjih lađa, te bi veliki brod mogao srnuti na njih. Na njima je i desetak čamaca, koji pomažu kod usidrenja i pristajanja, kao i za ribolov, a služe i za razne druge svrhe. Ovi čamci vise nad bokovima broda, a kad ustreba, spuste ih u vodu. I one manje lađe imaju svaka svoje čamce. Kad treba da se brod popravi, pošto se je na njemu plovilo jednu godinu ili dulje, tad na oplatu pribiju nove daske, sve skupa dobro kalafataju i pomažu. Ustreba li pak novog popravljanja, pribiju još jedan red dasaka. I tako se obavlja popravak za popravkom, dok se ne naniže na rebrima šesterostruki oklop. Poslije toga brod se više ne popravlja, napuste ga i njim se više ne plovi."

Treba dodati još i to, da Kitajci, Arapi i ostali pomorski narodi u Aziji bijahu tijekom vremena utanačili i neku vrstu pomorskog zakonika, koji je vrijedio dugo vremena.

[1] U staro doba „sprta" bijaše baš mjera za papar.

XXI.

Plovidba Arapa u srednjem vijeku.

Malo ne istodobno s pojavom Normana javila se i Arapska invazija, dakako u protivnom smjeru.

Arapi su u davnoj davnini bili posrednici za trgovinu između Indije i Egipta. Dugo su vremena bili pocijepani međusobno, a najzad ih je složila nova vjera Muhamedova, pa njihov jezik i njihovi pjesnici. Nije njih prosuo prema Zapadu i Sjeveru samo Muhamedov propis o „svetom ratu", već i sve jača neplodnost njihova poluotoka, koja im je prijetila bijedom i gladom. To ih je pobjedonosno dovelo do Pirenejskog poluotoka s jedne, do Carigrada s druge, a preko Gangesa s treće strane. Na osnovi grčke, perzijske i indijske kulture razviše oni novu kulturu, od koje smo baštinili t. zv. arapske brojke i decimalne česnike, pa riječi „algebra", „logaritam", „azimut", „nadir", „zenit", „almanah", „alkohol", „eliksir" i t. d. Po Arapima je Zapad doznao za svojstvo magnetske igle, počeo je njegovati kemiju, uveo nove kulture bilja i upoznao silne grane industrije. Stoga je i arapska trgovačka roba bila mnogostruka, pa se je prevozila po kopnu i po moru.

Pomorska trgovina Arapa odvijala se poglavito po Indijskom oceanu; ali, mada su poznavali magnetsku iglu, plovidba im je bila uvijek obalna. Oni su istočnom obalom Afrike doprli do Madagaskara, u Aziji su pak neko doba pohađali i kitajske luke. Te su koncem IX. stoljeća napustili, ali zato ostade kroz više stoljeća muslimanska indijska trgovina od Crvenog mora i Perzijskog zaljeva pa sve do poluotoka Malake, k tomu jošte trgovina sa Sundajskim i Molučkim otocima.

Dok su Arapi vodili u prvoj polovici srednjega vijeka one silne ratove s različnim državama evropskim, nije moglo biti govora o njihovoj plovidbi, jer ne podržavahu tada još nikakvih trgovačkih veza s Evropom. Imali su doduše i tada brodova, ali ti, ako su i prenosili trgovinu, činili su to samo u njihovim vodama; inače bijahu to ponajviše brodovi za ratovanje i gusarenje. Ali, kad su najzad ustalili granice svojih država na sva tri kontinenta, počelo je redovito da se razvija i njihovo trgovanje i njihova plovidba. Oni su se kojiput pokazali slobodoumnijima od pomoraca, koji su bili kršćani, dakako po imenu. Njihov emir Aadelkum bijaše im, između ostaloga, propisao i ovo: „Pristanu li u luku strani brodovi trgovački, makar neprijateljski, ne smiju se zaplijeniti, pače im treba dopustiti slobodno trgovanje. Sastane li se takav brod na pučini, treba ga pretražiti, ali se ne smije smatrati dobrim plijenom, osim u slučaju, kad se ne bi moglo dokazati, da se je nakrcao u lukama Sicilije ili Afrike".

Ipak. u Sredozemnom moru nisu Arapi nikad imali važnijeg udjela u trgovanju. Genovežani i Mlečani bili su daleko prepredeniji od njih. Ali su zato u Aziji bili na prvome mjestu. Oni su na ušću Eufrata i Tigrisa sagradili B a s s o r u (Basra), poslije Bagdada prvo trgovačko središte, gdje se je splivala sva pomorska trgovina Azije. Bassora bijaše na Perzijskom zaljevu ono, što i Aleksandrija na Sredozemnom moru.

Glasoviti arapski pomorac Sulejman, polovicom IX stoljeća, prvi je od svojih sunarodnjaka doplovio u Kitajsko more. Jedan od najvažnijih plodova toga dodira između Arapa i Kitajaca bijaše upoznanje sjevernice, kojom su se, čini se, Kitajci služili na moru još u IV. stoljeću po Kr.

Kakvi su bili arapski brodovi namijenjeni toj dalekoj plovidbi, ne znamo. Znademo tek, da nisu bili ni spretni, ni osobito čvrsti, pa se stoga moramo s tim više diviti junaštvu i odvažnosti onodobnih arapskih pomoraca. U tom nas utvrđuje činjenica, što su Indijanci, po prirodi slabi i indolentni, ako su se opremali na dulju plovidbu, običavali ukrcati, uz svoju momčad, i znatan broj Arapa, da se obrane od gusara, kojima su ona mora uvijek obilovala.

Nekoji vele, da su Arapi zapustili kanal, što je spajao Nil s Crvenim morem, drugi pak tvrde, da su oni taj kanal, „Kolzum", ponovno predali prometu, kao što su predali prometu i „Kleopatrin kanal", između Nila i grada Aleksandrije. Ako je tomu tako, onda je za neko doba bio ipak olakšan promet između Sredozemnog mora i Indije.

Zasluga je Arapa što je luka u Trapezuntu procvala, kao što su procvale različite luke u Siriji, odakle su kretale njihove navale na Kipar, Rodos, Kandiju i Istočno carstvo.

Arapska je civilizacija naglo završila svoju parabolu (od VII.—XII. stoljeća). Arape je potisnula provala Turaka. S križarskim se vojnama zametnuo mejdan između kršćankoga i muhamedanskog svijeta. Taj je mejdan završen istom u Evropi s pobjedom Križa.

XXII.

Pomorstvo Engleza, Nizozemaca i Francuza u srednjem vijeku.

Engleska, kojoj je eto u novom vijeku, pa i u najnovijem, bilo suđeno da postigne trgovačko, pomorsko i industrijalno prvenstvo, u srednjem je vijeku dugo vremena bila bijedna, napola barbarska zemlja.

Još pod konac IX. stoljeća Engleska je uopće bila nepoznata na moru. Prvi osnovatelj njezina pomorstva bio je kralj Alfred, kojega Englezi s punim pravom nazvaše Velikim. On je sretno suzbio sve navale Normana, kadgod su se ovi iskrcali na englesko kopno; ali se brzo i osvjedočio, da je najuspješnije sredstvo protiv neprijatelja, koji s mora dolazi, spriječiti mu iskrcavanje, ogledati se s njime na moru. U tu je svrhu on dao sagraditi velik broj ratnih brodova, kojima je ne samo suspregao obijesne Normane, već je i za dulje vremena obezbijedio svoje obale od njihovih nasrtaja. Uz to je proglasio propis, da se svaki Norman, koji se ulovi na engleskom tlu, imade objesiti kao neprijatelj ljudskoga roda. Englezi stoga prozvaše, i još danas zovu Alfreda ocem svoga pomorstva. Njegovo doba bilježi početak engleskoga pomorstva, pod konac IX. stoljeća; ali taj početak ne bi se bio zabilježio bez Normanskih iskrcavanja. Eto, t a k o j e e n g l e s k a m o r n a r i c a p o s t a l a n a j s t a r i j o m n a s v i j e t u, j e r b r o j i j e d a n a e s t s t o l j e ć a s v o g a o p s t a n k a, s k o n t i n u i t e t o m s a d s l a b i j i m s a d j a č i m, a l i n e p r e k i n u t i m.

Mornarica se engleska nije razvijala jednakim poletom u X. i XI. stoljeću. Ona je pače postepeno i slabila, pa je to, g. 1066., osokolilo Vilima, vojvodu normandijskog, te je, kako nekoji vele, sabrao 900, po drugima čak 3000 lađa, na kojima je prebacio na englesko tlo kakvih 60.000 momaka, potukao Engleze kod Hastingsa, i postao gospodarom u onom kraljevstvu. Došljaci zaplijeniše imetak pobijeđenima, te Vilim dade izvesti novu diobu posjeda, koje porazdijeli među svoje Normane i svoje dvorjanike, i stoga Anglosasi tadanje normanske zemljišne knjige nazvaše knjigama „posljednjega suda".

Tijekom daljnjih stoljeća Englezi su doduše uvijek uzdržavali ratno brodovlje, ali to se nije odlikovalo ničim spomena vrijednim. Pače nije napredovalo ni u samoj gradnji i opremi. Njihovi vječni neprijatelji bili su samo Francuzi, s kojima su ratovali na kopnu i na moru (1328.—1453.). Ali ni ovi nisu imali valjanog brodovlja, nego su se do potrebe utjecali svojim susjedima, ponajviše Genovežanima, kojima su svaku takvu pomoć skupo plaćali. Između tih sukoba treba spomenuti dvije bitke na moru g. 1417. Jedna od tih bijaše pri ušću rijeke Seine. Francusko su brodovlje u glavnom sačinjavali genoveški brodovi. Englezi su u objema tim bitkama iznijeli pobjedu, pače su i zaplijenili nekoliko genoveških brodova, koje su sobom odvukli, pa su im služili za model, prema kojemu su svoje brodove povećali i usavršili.

Napomenuti treba, da o ratnom brodovlju sjevernih naroda u srednjem vijeku nemamo osobitih vijesti; pače, ako se strogo uzme, ti narodi pravih ratnih brodova nisu ni imali. Kralj je engleski doduše imao nekoliko ratnih lađa, ali to bijaše premalo

za formaciju ratnih eskadra, kad se za to ukazala potreba. Tada su oboružavali, kao i na evropskom jugu, trgovačke brodove u pojedinim lukama države. Kod Francuza je bilo još gore, budući da trgovačka mornarica francuska nije bila onako razvijena kao engleska, pa su stoga francuski kraljevi bili primorani, da se, u slučaju potrebe, obraćaju tuđim državama, od kojih su dobivali brodove u najam, dakako za skupe novce. Na te oboružane brodove ukrcavali su i Francuzi i sjeverni narodi po koju četu momaka iz kopnene vojske.

Treba dodati i to, da u srednjem vijeku pomorska trgovina engleska, u glavnom bijaše u rukama Hanse, Nizozemaca i Talijana. Dugo vremena nisu engleski trgovački brodovi zaplovili dalje od francuskih obala.

*
* *

Poslije križarskih vojna razvilo se pomorstvo, a s njime i trgovina i na Sjevernom i na Baltičkom moru. Najvažnija trgovačka središta postadoše baš nizozemski gradovi.

Flandrija bijaše složena od dijela današnje Belgije, dijela Holandije i Francuske, i to je bila prva pokrajina, koja je, poslije Verdunskog ugovora (843.) stresla jaram njemačkih careva, uredila pitanje kmetstva i izmijenila feudalni sustav. Tim je taj narod pokazao svoju žilavost i učinio se dostojnim svoje slobode.

Običniji naziv za čitavu Nizozemsku u srednjem vijeku bijaše Flandrija. Drevni obrt nizozemskog naroda bijaše vunarstvo, koje se je postepeno razvilo tako, da je najzad postalo glavnim predmetom njegove trgovine sa svima susjednim, a i podaljim narodima. Dakako, da se je flandrijska trgovina još jače razvila, kad su procvale i druge grane njihova obrta, napose kovinarstvo. Osobito je procvalo njihovo pomorstvo, kad je flandrijski grof Balduin postao vladarem u Carigradu, u četvrtoj križarskoj vojni.

Kad flandrijski brodovi nisu više dostajali da prenose preko mora njihove narodne proizvode, javiše se u njihovim lukama Talijani, koji u to doba već bijahu gospodari trgovine s Istokom. Oni zametnuše redoviti pomorski promet s Flandrijom, donoseći robu, koju je trebala sjeverna Evropa, a izvozeći onu, koju su trebale zemlje oko Sredozemnog mora.

U četrnaestom stoljeću dospjela je flandrijska trgovina do zavidne visine, na kojoj se je i održala sve do svršetka šesnaestog stoljeća. Malo pomalo svi se narodi evropski počeše javljati na njihovim tržištima, a Nizozemci su ih primali sve jednakom udvornošću i podjeljujući svakom pojedinom najopsežnije sloboštine u pogledu trgovanja. „Naša je zemlja“, kazao je jednomu engleskom kralju neki flandrijski grof, „u zadruzi sa

cijelim svijetom, pa je stoga otvorena svim narodima“. — Zdravije načelo u tom pogledu ne da se ni pomisliti.

Pored svih flandrijskih gradova bijaše i za pomorstvo i za pomorsko trgovanje prvi grad Bruges. On brzo postade središtem čitave nizozemske trgovine i stjecište južnih i istočnih proizvoda. Njegovo bogatstvo bijaše nevjerojatno, doklegod je cvala njegova trgovina.

Sjevernije nizozemske pokrajine bavile su se poglavito pomorstvom, a i ribolovom. Osobito su se tomu posvetili oni krajevi Holandije, u kojima je priroda na kopnu bila zločesta maćuha. Holandija je potražila svoj spas na moru, i to najprije u ribolovu, kao što je uradila u svoje vrijeme i Venecija. Ribolov je čak u dvanaestom stoljeću podizao blagostanje u Holandiji do pravog imućtva. Ribari su se njezini prometnuli u vrsne pomorce. Ali, kad je Holandija htjela da proširi po moru svoje trgovanje, došlo je do sukoba s Hamburgom, Lübeckom i ostalim hanseatskim gradovima, koji su napadali holandeske brodove, gdjegod bi ih sastali. Radi toga se izlegao rat, iz kojega Holandezi iziđoše pobjednici, te u znak pobjede pričvrstiše male metlice na vrške svojih jarbola. — Taj su običaj prihvatili i drugi narodi i na sjeveru i na jugu.

Nizozemci su prvi počeli graditi velike jedrenjake, poznate pod imenom köke (cocca). To bijahu čvrsti, vrlo široki brodovi, koji su služili za prevoženje trgovine. Ali, kako se je kod sjevernih naroda razvila iz trgovačke ratna mornarica, tako se je i köka prometnula u ratni brod, kad je dobila i na krmi i na pramcu šančeve. Takovi brodovi, i kad se prometnuše u ratne, ostadoše samo jedrenjaci. Prilike u sjevernim morima, kao i na oceanu, nisu dopuštale, da se razvije brodovlje na vesla, a kasnije i u samom Sredozemnom moru uvidješe države, da je daleko probitačnije iscrpljivati za plovidbu snagu vjetra, koja je neiscrpljiva i ništa ne stoji, nego li snagu mišica ljudskih, koja se lako i brzo iscrpi, i koja je vrlo skupa.

*
* *

Stari Franci, sve do Karla Velikoga (768.—814.) nisu imali nikakova smisla za pomorstvo. Kad je Karlo Veliki osnovao „sveto carstvo“, pripovijeda se, da je jednom s obale promatrao more i najedared ugledao nekoliko normanskih brodova, kako se lagano primiču i bezbrižno mjere dubljinu mora, da uzmognu zgodnije pristati uz obalu i eventualno iskrcati svoje gusare. Savremeni kroničar, koji je to pribilježio, veli, da se je taj događaj duboko dojmio cara, jer je vidio u tom nekakvo poniženje, i odmah shvatio nuždu, da stvori u svojoj državi i mornaricu, koja

će joj štititi obale. Tad je Karlo dao doista sagraditi mnoštvo brodova ne samo za rat i zaštitu obala, već i za trgovinu. On je polagao pače toliko važnosti u to brodovlje, da mu je često puta i sam nadzirao građenje. Bez tog brodovlja ne bi se Karlo g. 808. i 813. pobjedonosno bio oprô Saracenima, koji su htjeli da mu otmu Korziku.

Kako je odmah poslije druge pomorske vojne protiv Saracena Karlo umro, te se njegovo golemo carstvo odmah raspalo u više slabih država, a s tim je malne nestalo pomorske franačke sile, to su Saraceni i Normani opet imali slobodne ruke, da gusare i da pljačkaju, jedni južne, a drugi sjeverne krajeve nekoč moćne franačke države. U toj se nevolji nasljednici Karlovi moradoše utjecati stranim državama za pomoć, te je n. pr. car Ljudevit II. zamolio pomoć na moru i od samoga istočnog cara; ali taj nije mogao da uspije ni protiv Saracena, a protiv Normana još manje.

Kasnije Francuska, u srednjem vijeku, nije nikad smogla jedno vlastito ratno brodovlje. Ona je, u najvećoj nevolji, kad je baš na moru imala da odluči bojna sreća, unajmljivala brodove kod ostalih pomorskih država, u prvom redu kod susjednih pomorskih republika.

Što se pak pomorske trgovine tiče, rano se je počeo isticati grad Marseille. To je, poslije Cadiza, možda najstariji trgovački grad u Evropi. To je bila jedina francuska luka, koja je imala u dvanaestom stoljeću izravnih trgovačkih veza s Istokom. Stoga je njezina trgovina bila znamenita, a podigla se osobito u doba križarskih vojna. Tad je i marseillesko brodovlje prenijelo u Svetu Zemlju priličan broj ne samo ratnika već i hodočasnika. Marseille je imala trgovačkih veza ne samo s još kojom francuskom, već i sa gdjekojom španjolskom i talijanskom lukom.

Kasnije, kad se je morala pokoriti Karlu Anžuvincu, počela je propadati, pa je tako sve pomalo i uvoz i izvoz južne Francuske dospio u ruke Talijana.

Oceanske luke Francuske nisu tad imale osobite važnosti, ako se izuzme grad Dieppe, kojemu su brodovi, kažu, bili prvi, koji su plovili sve do ušća Senegala i čak do Guineje.

Prvi ozbiljni sukob na moru između Francuza i Engleza bio je 24. kolovoza g. 1217. blizu Dovera. Tu se je pojavila nova pomorska taktika, koja se je održala kasnije u pomorskom ratovanju, doklegod se je u mornaricama ratnim održao jedrenjak, dakle do prevlasti parobroda. Francuskim je brodovljem zapovijedao glasoviti Nizozemac Eustahij Monah, dok je englesko imalo dva zapovjednika, Huberta Burgha i Filipa d' Albany. Francusko se brodovlje sastojalo od osamdeset jedinica, dok ih je englesko brojilo samo čedrdeset. Ali to ne bijahu još linijski

brodovi, kao što je bila na jugu galija, jer je svaki takav brod imao tek po dvadeset i jednoga momka.

Kad su Englezi vidjeli, koliko su slabiji od Francuza, uznastojaše da dobiju vjetar u krmu, i kad dospješe u blizinu neprijatelja, stadoše sipati silu živog vapna, ali u prahu, tako da je taj grizao Francuzima oči. To je izazvalo takovu zbrku, da su Englezi mogli lijepo iznijeti, makar malobrojniji, znamenitu pobjedu.

XXIII.

Španjolsko pomorstvo prije Kolomba.

Španija bijaše u srednjem vijeku pozorište stoljetnih borba između kršćana i Arapa, koji, pošto bijahu osvojili gotovo čitav poluotok, počeše pomalo uzmicati, dok g. 1492., s padom Granade, ne izgubiše i zadnju svoju kulu. Ali Arapi, koje ćemo radije nazvati Mauri, podigoše u Španiji blagostanje do najvišeg stepena, pa je tada procvala svakojaka industrija, a po njoj dabome i trgovina. Još g. 1492. bijahu na svjetskom glasu brokati zlatni i srebrni iz Granade i Seville, sukna iz Segovije, srebrnina iz Valladolida, koža iz Kordove, oružje iz Toleda. Za pomorstvo, španjolski Mauri nisu imali osobitog smisla, kako ne pokazivahu dugo vremena zato nagnuća ni kralj ni narod španjolski. Istom u zadnjem razdoblju dugih borba Španjolaca s Maurima počeo je španjolski narod posvećivati nešto više pažnje pomorstvu, uviđajući, da bez toga oni arapske sile nikako ne će skršiti. Tada se odlučiše na gradnju ratnih brodova; a da namaknu admirala i pomorskih kapetana, moradoše se uteći Talijanima, osobito Genovežanima. I doista, s njihovom pomoću, Jakov I. Aragonski, istjera Maure s Balearskog otočja i iz Valencije (g. 1229.—1238.).

I Alfons X., mudri, kralj Kastilije, da stvori malu ratnu mornaricu, obratio se Genovežanima. Kasnije je proglasio svoj glasoviti zakonik „de las Siete Partidas", u kojem se na mornaricu odnose ove ustanove:

„Pomorski rat, — piše kralj, — nešto je očajno i daleko pogibeljnije nego li je rat na kopnu. Oni, koji ratuju na moru, treba: 1. da poznaju more i vjetrove; 2. da imaju dovoljan broj brodova, dobro opskrbljenih i momcima i hranom; 3. ne smiju nikad odgađati ono, što treba da se uradi, već neka se svakom prilikom okoriste i vremenom i vjetrom, jer more niti kasni niti čeka; 4. treba da imaju dobro vodstvo i da se na brodu najstrože drži stega. Jer, ako su na to obvezani oni, koji vojuju na

kopnu, pogotovo to moraju oni na moru, jer su ti u vlasti vjetrova i ne mogu da sjaše sa svoga drvenog konja i da pobjegnu. Stoga, neka svaki dobro zapamti, što ima da radi, da mu ne bude trebalo to reći više od jednoga puta; a za neposluh kazna neka bude smrt.

„Na brodovima treba ljudi različnog zvanja. Admiral je vođa brodovlja; piloti i kapetani treba da poznaju vjetrove i luke, a mornari neka im se pokoravaju baš onako, kao i vojnici, koji će se boriti na palubi. Admiral, prije svog izbora, treba da provede noć bdijući u crkvi, onako, kako to biva prigodom izbora viteza, a idućeg jutra, obukavši bogate svilene haljine, neka se predstavi kralju, koji će mu u desnicu predati prsten i mač, znak oblasti, a u ljevicu zastavu s kraljevskim grbom. Admiral će priseći, da je spreman srnuti i u samu smrt na obranu vjere i svoga gospodara, te za dobro svoje otadžbine.

„Komese će imenovati kralj, ili po njegovu nalogu admiral; ali taj ih ne će moći osuditi na gubitak imetka ili na tjelesne kazne. Tko bude želio postati komesom, iznijet će pred kralja svoje zasluge, pa će ili sam kralj, ili mjesto njega admiral, sazvati dvanaest ljudi, poznavaoce mora, te će od njih primiti prisegu, da je molitelj dostojan da bude izabran. Poslije toga će se molitelj obući u skrletno odijelo, dobit će dugoljastu zastavicu s kraljevskim grbom, i onda će ga uz svirku trubalja ispratiti na njegovu galiju. On će imati pravo da zapovijeda i da sudi u raspravama, koje bi se porodile na njegovu brodu, osim ako buden uložen priziv na kralja ili na admirala, kad bi se ovi nalazili na brodovlju".

I aragonski kralj Petar III. njegovao je mornaricu, s pomoću koje je zagospodovao nad Sicilijom g. 1282. Tom prilikom — spominje se prvi put u povijesti — zapovjednicima su pojedinih galija bili uručeni „zapečaćeni nalozi", te se odnosni spis nije smio otvoriti prije nego li je brodovlje dospjelo u stanovitu udaljenost od kraja.

Inače su, i na aragonskoj i na katalonskoj mornarici, vladale iste uredbe i isti propisi, a povrh tih, kao što je i naravno, i oni, koje je prigodice stvarala kraljeva volja.

Što se pak pomorske trgovine tiče, pored svih ostalih brojnih španjolskih luka, red je da se spomene Barcelona. Ta je luka uvijek imala više brodogradilišta, pa stoga i brojnu trgovačku mornaricu, koju su susjedni Balearski otoci opskrbljivali i mornarima i vještim pilotima. Na Majorci bijaše od davnine pomorska škola, koja se je dugi niz stoljeća držala najboljom u Evropi. Na Majorci su pače najprije počele, prema uzoru Maura, izrađivati prve pomorske karte i prve nautičke sprave.

Barcelona je podržavala trgovačke veze s Genovom i Pisom, a ovi su gradovi imali onamo velika svoja skladišta. Barcelonski

su brodovi izravno plovili u sjevernu Afriku; a koncem trinaestog stoljeća znali su se zalijetati čak u istočne sredozemne strane s jedne, a s druge strane sve do Engleske i Nizozemske, bilo na vlastiti račun, bilo da su ih unajmili mletački ili genoveški trgovci.

XXIV.

Portugalsko pomorstvo u srednjem vijeku.

Kad su Arapi bili potisnuti na jug Pirenejskog poluotoka i ograničeni na sam emirat Granade, uz kraljevstva Kastilje i Leona u sredini, Aragonije na istoku, a Navarre na sjeveru, na zapadnom dijelu toga poluotoka počeo je da jača Portugal.

Polovicom XIII. stoljeća imali su Portugalci već znatnu trgovinu na kopnu, a trgovali su i po moru, ali o ratnoj kakvoj njihovoj mornarici ne bijaše ni govora. Istom g. 1279. njihov kralj Dioniz pozove genovežanina Emanuela Pessagno i više njegovih drugova iz Genove, da mu sagrade koju galiju, i da mu izvježbaju momčad u ratnoj pomorskoj vještini. To su oni brzo i izvršili, te je portugalsko brodovlje, u pomorskom vojevanju protiv Maura, u prvoj polovici XIV. stoljeća, lijepo sebi osvjetlalo lice u savezu s Kastilskim i Aragonskim kraljem, napose pak u znamenitoj bici g. 1342., koja se je zametnula kod drage Algesiras, a svršila kod Tarife. Ta je bitka trajala čitav božji dan, a veli se, da se je borilo s takvim bijesom, da momčad nije ni znala, koliko su puta brodovi prevalili od početka do kraja bitke.

Portugalci su se rano osvjedočili, da je njihova budućnost na moru, i da im samo pomorstvo može da podigne narodno blagostanje. U tom su im pregnuću prednjačili njihovi mirni i poduzetni kraljevi, pa je složnim radom naroda i vladara Lisabon, na koncu četrnaestog stoljeća, već bio na visokom stepenu napretka i blagostanja. Opraštajući od raznih daća i dijeleći povlastice, Portugalci su primamili u svoju zemlju mnogo inostranih trgovaca, osobito Genovežana, a ti su mnogo pridonijeli, da im se mornarica razvila, i da je dostajala za njihovu međunarodnu trgovinu, koja je cvala osobito s Engleskom i s Nizozemskom.

U povijesti pomorskih otkrića Portugalci zapremaju vrlo odlično mjesto. Kad je njihov kralj Ivan I. oteo sultanu Maroka, g. 1415., najprije Ceutu, pa Tanger i Tetuan, ono — kako su obično nazivali ocean — „tamno" veliko more, u koje se „prodrijeti ne može", te koje je zadavalo pomorcima silan strah, te se rađale svakojake bajke, to je more počelo da vabi na svoje valove portugalski narod. Njihov infant Henrik, koji je boravio u

Sagresu, blizu rta sv. Vincenca, pozvao je k sebi razne arapske i židovske učenjake, i s pomoću njihovom proučavao djela starih geografa i putopise sredovječnih putnika, pa je na tim podacima složio osnovu ekspedicijâ u svrhu otkrića novih zemalja. I nije se ograničio samo na slaganje osnove, već je sam pomogao crtati pomorske karte, i pisao naputke za svoje kapetane.

Infantove ekspedicije započeše g. 1415. Njegova osnova bijaše, da se ponajprije oplovi rt Bojador; ali prva se ekspedicija nije usudila obići taj rt. G. 1418., dakle tri godine poslije neuspjele prve ekspedicije, dva portugalska plemića, Gonzalez Zarco i Vaz Texeira, otploviše s tvrdom odlukom, da će oploviti Bojador, ali ih bijesna oluja baci na maleni otok Puerto Santo, odakle se povratiše u Sagres. Iduće godine oni ponovno razapeše jedra, ali ne dospješe dalje od Madeire.

Istom g. 1433. jedan pomorac iz Lagosa, Gil Eanes oplovio je rt Bojador. Pače je dospio 90 milja južno od Bojadora, a tad se je povratio u Sagres, da tu radosnu vijest saopći Infantu. Iduće je godine Eanes i otplovio i dospio 72 milje dalje od prvog puta, dakle 162 milje južno od rta Bojador.

G. 1440. poslao je Infant na ekspediciju genovežanina Antonia Nolle ili Nolli, koji je otkrio otoke, što se danas zovu Kapverdski. Te je otoke zaposjeo u ime portugalske krune neki Cadamosto g. 1456., ali je useljivanje Portugalaca bilo uvijek slabo radi udaljenosti od matere zemlje i radi silne vrućine. Uz to Kapverdsko otočje stradava i od silne suše, jer kiša znade izostati čitave godine, pa se tada javlja glad, koji je znao prije dvjesta godina (1730.—33.) pokositi do dvije trećine žitelja, a prije sto godina (1831.—33.) preko trideset tisuća.

Sretnije bijaše otkriće Azorskoga otočja, od g. 1431. do 1453. Prvi otok, otkrit od nekog Cabrala, bijaše Formigas, za njim Sta Maria. Zadnji bijaše otkrit otok Graciosa. Azori su trajno u portugalskom posjedu, osim onog razdoblja, kad je i čitava Portugalska bila pod Španjolskom.

G. 1443. Nuno Tristam oplovio je rt Blanko i ugledao otoke drãge Arguim. Iduće se godine opremio na put spomenuti Gil Eanes s deset karavela, dospio u drãgu Arguim, navalio na jedno crnačko selo, otpornike pogubio, a ostale zarobio i odveo sa sobom. I tako su kulturni evropejski narodi pljačkanjem i zarobljivanjem počeli i nastavili otkrića novih zemalja!

G. 1446. Nuno Tristam prošao je ušće Senegala i otkrio glavinu, koju je po obilju zelene šume nazvao Zelenim Rtom, Cabo Verde, dok su ga u staro doba, čini se, zvali Zapadni Rog, budući da je to doista najzapadnija točka afričkog kontinenta. Iduće je godine Tristam dospio do velike drãge, u koju utječe Rio Grande, gdje je poginuo u jednom okršaju s Crncima.

A g. 1448. Alvaro Fernandez približi se Sierri Leone, na 9° sjeverne širine.

Zaslužni Infant nije sustao, već je nastavio opremati ekspedicije. G. 1455. poslao je iz Lagosa s jednom karavelom od 90 tona mletačkog plemića Luigi da Mosto. On nije dospio dalje od Fernandeza. Kod Kap Verde našao je još dvije karavele, od kojih je jednom zapovijedao Antoniotto Usodimare, genoveški plemić, ali i on u službi Infanta Henrika. Druge godine ta dva Talijana poduzeše novu plovidbu, dospješe do Bissagos otočja i istražiše dio Kapverdskih otoka. G. 1462. prođoše Sierru Leone i dospješe do rta Mesurado, oko 6° sjeverne širine.

G. 1463. umro je Infant Henrik, kojemu su savremenici dali naslov „pomorca". On je doduše malo plovio, ali je punih 48 godina promicao, priređivao i potpomagao poduzeća za otkrića novih zemalja. Bio je pravi osnovatelj trgovačke i političke veličine svoje zemlje, a zajedno vrlo zaslužan promicatelj geografijske znanosti.

Poslije Infantove smrti prestalo je za nekoliko godina daljnje istraživanje zapadne afričke obale, dokle nisu g. 1471. Ivan de Santarem i Petar de Escalona dospjeli do rijeke Ogoue i do rta sv. Katarine, te razvili portugalsku zastavu na južnoj polutci. Iste je godine otkrito nekoliko otoka u gvinejskom zatonu, između ostalih otok Fernando Po, u početku nazvan „Hermosa" t. j. lijepi. Poslije tih uspjeha Portugalci obustaviše daljnje ekspedicije opet za nekoliko godina, a međutim su u novim posjedima gradili tvrđave i trgovačka skladišta.

Spomenuti rt sv. Katarine oplovio je istom g. 1484. Diego Cam, i dospio oko 1100 milja južno od njega.

S povratkom Cama, povratio se i stari zanos za nova otkrića, pa se je u Lisabonu počela opremati nova ekspedicija, kojoj je bio na čelu Bartolomej Diaz, plemenitaš na dvoru kralja Ivana II. On je otplovio koncem kolovoza 1486. sa tri broda i dospio 360 milja južnije od točke, kod koje se zaustavila ekspedicija Diega Cama. Bez duga premišljanja on nastavi ploviti dalje prema jugu, i dospije do kraja, u koji se iskrca i proglasi ga portugalskim posjedom. Tad nastavi plovidbom, uvijek praćen od oluje, i konačno se zaustavi u Algoa drãzi, gdje je na otoku sv. Križa podigao veliki Križ. Kako mu se momčad počela da buni, odlučio se pred ušćem jedne rijeke na povratak. Tu je rijeku prozvao Rio do Infante, po imenu jednoga od svojih kapetana. Bio je zašao 450 milja s onu stranu južnoga rta Afrike.

Vraćajući se sve uz obalu Diaz istom sad ugleda veliku glavinu, što no sačinjava južnu točku Afrike, te je, na uspomenu prepaćenih silnih oluja u čitavom onom kraju, nazva „Cabo de los

tormentos", što znači „Olujni Rt"; ali kad je iza povratka izvješćivao kralja, Ivan II. ne odobri taj naziv, već ga zamijeni sa „Cabo da boa esperanza", što znači „Rt Dobre Nade". Taj je veliki pomorac, kad se je krajem g. 1487. povratio u domovinu, doživio velike počasti, ali je 13 godina poslije toga slavlja poginuo u valovima, baš u blizini rta Dobre Nade 23. svibnja 1500.

XXV.

Hansa.

Kad su se, tijekom vremena, normanski gusari razasuli po raznim zemljama, i kad su se Švedska, Norveška i Danska uredile kao države pod vlastitim kraljevima, porasla je odmah i njihova pomorska važnost. Ako se je ratovalo, bilo je samo na moru, i to tolikim brojem jedinica, da nam se ti opisi pričinjaju puke priče. A pripovijeda se mnogo i o njihovoj taktici i ratnim lukavštinama na moru.

Napose se istakla Norveška. Ona je brzo postala rasadnikom najvještijih pomoraca. Njezina obala navraskana nebrojenim zatonima i dražicama, što se u njihovu jeziku nazivlju „Fiords", te iz kojih se prolazi u duboke i sigurne luke, bila je oduvijek zemlja najzgodnija za pomorstvo. Kod njih je pomorstvo moglo da se i najbolje razvija, jer norveške šume pružaju najizvrsnije drvo za brodogradnju. Prigrlili su i ribolov, koji im je mnogo olakšavao život, a zna se, da su ribari svuda na svijetu i najbolji mornari, neustrašivi u svakom pogledu, pa i u istraživanju nepoznatih krajeva. Stoga se može i za Norvežane ponoviti, što se reklo za Holandeze: „Veliko ribarstvo stvara velike mornarice".

Danci su također bili vrsni ribari i pomorci. Oni su se dugo vremena i odijevali po ribarsku, i živjeli poput ribara. Kad su se donekle prosvijetlili i ojačali, prošiše svoju vlast i na nekoje njemačke krajeve, napose na otoke Baltičkoga mora. A kad je Danska postala gospodaricom Belta i Sunda, tih jedinih prolaza iz Oceana u Baltik, i obratno, ona ih je mogla po miloj volji zatvarati i otvarati, pa je tako držala zavisnom trgovinu njemačkih gradova sa Skandinavijom, a donekle i s Rusijom. To je bilo uzrokom, što je Danska brzo došla u sukob s Hanseatskim savezom.

Taj se savez sklopio najprije između Bremena i Lübecka, nekoji vele čak g. 1158.; drugi tvrde, da je to bilo istom g. 1241. i to između Lübecka i Hamburga, s tom svrhom, da u zajednici

uspješnije obrane svoje trgovačko brodovlje od gusara, i da se bolje opru navalama Danaca. Saveznici stoga najprije stvoriše jednu ratnu eskadru, zapravo eskadru trgovačkih brodova, ali čestito oboružanu, kako to onda bijaše običaj. Ta je eskadra, pod vodstvom Aleksandra Solwedela potukla već g. 1241., dvaput, na Baltiku i na Labi, brodovlje Henrika V., danskoga kralja, koji je tad bio prisiljen, kao što su to bile kasnije i Švedska i Norveška, da podijeli Hansi znatne trgovačke povlastice. Savez se već koncem XIII. stoljeća znatno proširio, i u njem su bili svi važniji gradovi između Visle i Šelde, tako da je mogao odolijevati i moćnijim vladarima. Gdje nije inače išlo, savez se proširivao i grubom silom. Na kopnu je uživao zaštitu i pomoć Njemačkoga reda, ali na moru ne htjede da povjeri obranu svojih interesa nikomu, do li vlastitomu ratnom brodovlju. Hansu doduše nije car nikad potvrdio, ali se ona za tu potvrdu nije ni otimala.

Polovicom XIV. stoljeća savez se prostirao od obala Šelde i Rajne daleko u istok, do kraja Livonjske. Pristupili su mu i nekoji gradovi iz unutrašnjosti. Ta sila saveznih gradova bijaše podijeljena u četiri okružja, kojima bijahu na čelu Lübeck, Brunswik, Köln i Gdansko. Pojedini su se gradovi upravljali strogim zakonima, kao što su stroge samostanske regule. Nekoji se časnici nisu smjeli ni ženiti, da budu slobodniji u vršenju svoje službe. Gradovi su se uzajamno pomagali na kopnu i na moru; svaki je pridonosio i u ljudima, i u novcu, da se odoli navalama, da se kazne neprijatelji, i da tako svaki pojedini spokojno uživa i svoja prava i dobivene povlastice. Vrhovnom su vlašću raspolagali predstavnici pojedinih gradova sabrani u pojedinom okružju, pa su najzad i sami kraljevi željeli da tu sudjeluju.

Nije prošlo dugo vremena, te je Hansa isključivo raspolagala sjevernim morima, ne samo u pogledu trgovine, već i ribolova, pa je raspravljala s carevima i kraljevima kao politička velika vlast, opremala eskadre i podržavala duge ratove sa susjednim državama.

Hansinu je moć najprije Danska pokušala oboriti pod Valdemarom III., onda pod Margaretom, njegovom kćeri, te pod njezinim sinom Erikom. Ratovalo se na prekide od g. 1362.—1435., kad je savez nametnuo tome nesretnom kralju takve uvjete, da su ga sami njegovi podanici svrgli s prijestolja.

Hansa je osnivala svoje faktorije i trgovačke poslovnice čak u Novgorodu, Brugesu, Bergenu i Londonu, što znači, da se je njezina trgovina širila daleko u Rusiji, Flandriji, Skandinavskoj i Engleskoj. Rijetke su vijesti o njezinu trgovanju s Francuskom, Španijom i Portugalskom, kao što nije bilo osobito važno ni ono s unutrašnjošću Njemačke: domena Hanse bijaše more, daleko

više nego li kopno; ipak su se njezini pomorci ograničavali na stare morske puteve, ne mareći za otkrića novih dalekih krajeva. Glavno njihovo načelo bijaše: trgovati tuđom robom, nabavljajući je, gdje je ona malo stojala, i prodati je, gdje su je ljudi plaćali znatno skuplje.

Velika je slava članova Hanse, što su ustrajno ratovali protiv gusara, i što su učinili sve moguće, da se uvede jedan međunarodni pomorski zakonik. Slobodu mora proglasila je prva Hansa. Ali je u vitalnim pitanjima bila skroz eskluzivna: načelo reciprocita nije za nju postojalo; strani su se trgovci u prometu s hanseatskim gradovima morali služiti samo brodovima saveza. Nije Hansa proglasila, kao što je to u svoje doba uradila Engleska, nikakav „Navigations — act", ali je postupala baš tako, kao da je taj postojao. To bijaše pravi trgovački despotizam, golema pogreška ekonomska i politička, kojom su se u ono doba ogriješili i drugi, ali ne onoliko, koliko Hansa.

Hansa je svakako stekla i velikih zasluga. Ona je prva zametnula i učvrstila trgovinu s Rusijom; prva je uvela u poslovni svijet arbitražu, sud dobrih ljudi; utjecala je, da trgovački zakoni budu pravedniji, a napose je uznastojala ustrajno, i svakom prilikom, da se dokine nečovječno pravo brodoloma, „ius naufragii". Ona je prva proglasila i ustrajno branila nekoja načela modernoga međunarodnog prava. Osim već spomenute slobode mora, proglasila je slobodu neutralne zastave između dviju zaraćenih stranaka. Zagovarala je povratak imetka podanika preminulih u stranoj državi; a svim tim je pripomogla, da se trgovini prizna kozmopolitski značaj, i da se nasilja zamijene obdržavanjem međunarodnih ugovora.

Pod konac XV. stoljeća Hansa je počela naglo propadati. Dakako da nije bio tomu ni najmanji ni najzadnji uzrok nesloga i zavist između pojedinih gradova. Ali ipak, vanjski su uzroci djelovali jače. G. 1448. istupiše iz saveza nizozemski gradovi. S ugovorom iz g. 1474., poslije rata s Eduardom IV., savez je bio prisiljen da Englezima otvori Baltik. Tako je počela opasna trgovačka utakmica. Nadošla su tad i velika pomorska otkrića, koja stvoriše druga pomorska središta i tržišta, te gospodstvo nad morem, makar prolazno, namijeniše drugim narodima. I tako, kad se je raspalio tridesetgodišnji rat, koji je do kraja uništio svaku sigurnost trgovanja, Hansa se potpuno raspala.

XXVI.

Pomorske prilike Hrvata od XII.—XVI. stoljeća.

S izborom ugarskoga kralja Kolomana za kralja hrvatskoga propade konačno i državno hrvatsko brodovlje, a s njime i teritorijalna cjelovitost kraljevstva hrvatskoga. Arpadovići ili nisu htjeli ili nisu mogli imati smisla za pomorstvo. Bilo jedno ili drugo, sve bijaše prirodna posljedica teške pogrješke otaca naših, kad su, imajući kroz toliko stoljeća srce i središte države svoje na jadranskom žalu, i kad nijedan vladar jedinstvene Hrvatske nije ni stolovao preko Velebita, išli su da traže kralja daleko preko Drave, stotine milja daleko od onog mora, koje je Petar Krešimir Veliki onako svečano nazvao „svojim". Kakova je smisla mogao imati za more i Koloman i njegovi nasljednici, kad je njemu more, prije izbora, bilo nesavladiva nepoznanica, i kad gdjekoji od njegovih nasljednika nisu naprosto mogli da znadu, da li je more uopće slano, jer ga nisu nikad u životu ni vidjeli? Prirodna posljedica te krupne pogrješke, kojoj nema para u povijesti nijednog naroda, bila je poluanarhija kod teritorijalne gospode hrvatske, i potpuna anarhija na moru. Stoga nije čudo, što su se mjestimice naši ljudi podali gusarenju, da barem na taj način zadovolje naslijeđeni nagon za morem. Istakli su se u prvom redu u toj raboti Omišani, koji su imali brzoplovke, zvane „saettie" dakle „strijele", pa su navaljivali na mletačke brodove da ih oplijene, a nisu štedjeli ni Dubrovčana, ni ostalih svojih sunarodnjaka na otocima. Protiva Omiških gusara Splićani, uz malu pomoć Trogirana, opremiše g. 1240. brodovlje, koje za takvu zadaću ne bijaše sposobno, budući da su Omišani imali i veće i bolje opremljeno. Da donekle doskoče toj nevolji, svjedoči savremenik Toma Arciđakon, oni su za ciglih dvadeset dana sagradili veliku galiju na tri reda vesala, kojom su mogli da se uspješno ogledaju s gusarima.

Nisu se Omišani ustručavali navaliti i na same carske podanike, te ih car Fridrik II., g. 1244. kori, ne samo radi gusarenja, već i radi povrede međunarodnog prava. Omišani su naime da laglje zavedu inostrane brodove, znali razviti i carsku zastavu, pa su im nekoji kruto nasjeli. Ali na tim omiškim brzoplovkama nisu bili sami Omišani, jer ih je bilo premalo. Imamo bilješku iz g. 1224., gdje se veli, da su nekoji od roda Kačića s nekojim Splićanima navalili na brod mlečanina Leonarda Semitekula i zaplijenili ga. A to se nije dogodilo blizu naše obale, već u blizini grada Ankone. Taj nam događaj bjelodano svjedoči, da našim gusarima ne bijaše baš teško poduzeće preploviti Jadran! Naravski,

da nisu izostale ni represalije od strane Mlečana, koji se, kad su slučajno bili jači, nisu ustručavali uloviti po koji naš brod, kao što je to bio slučaj g. 1312., kad su banu Pavlu Šubiću ulovili jedan brod u Jonskom moru.

Posve je prirodno, što je ugled ugarsko-hrvatskih kraljeva na moru bio ravan ništici. Imademo bilješku iz g. 1102., da su Normani, negdašnji naši saveznici, valjda okoristivši se kaosom, što je vladao u Hrvatskoj poslije smrti našega zadnjega kralja, toliko uznemirivali naše primorske gradove, da je Koloman, odmah poslije krunidbe u Biogradu, odlučio da ih kazni. Ali kako državnoga brodovlja hrvatskoga više ne bijaše, on je unajmio od Mlečana nekoliko brodova, da preveze svoju vojsku u Apuliju. Mlečani su mu brodove rado dali, budući da se to njegovo poduzeće izvrsno poklapalo s njihovim imperijalističkim osnovama nad Jadranom. Kolomanove su se čete zadržale u Italiji tri puna mjeseca, osvojile su Brindisi i Monopolis, koje su, pri odlasku, predali Veneciji. Ne treba se stoga čuditi, što su nekoji naši primorski gradovi, videći se bez ikakve zaštite, počeli očijukati s Venecijom, ne bi li kojim načinom došli pod zaštitu moćnoga krilatog lava sv. Marka. Držali su, doista, ti naši gradovi u srednjem vijeku po jedan oboružan brod, a kojiput i više; ali ne bijaše to nikakva pomorska sila, da bi mogla zajamčiti sigurnost plovidbe njihovim trgovcima i njihovoj robi. A utjecaj Venecije rastao je baš onako, kako je opadala pomorska sila Hrvata još u XI. stoljeću, pa nam se je lako domisliti, kako je bilo, kad je te pomorske sile uopće nestalo. Kad ne bismo imali ništa drugo, dovoljno je spomenuti, da su Mlečani g. 1116. nekažnjeno mogli djelomice razoriti Šibenik, a 1128. do temelja kraljevski hrvatski grad Biograd, da i ne spomenemo, kako su g. 1202. dali razoriti grad Zadar po križarima IV. križarske vojne. Kad je razoren Šibenik, ugarsko-hrvatskomu kralju bilo je 15 godina! To je bio Kolomanov sin Stjepan III. Kad su ovomu bile 23 godine, došao je prvi put na našu obalu, gdje je „potvrdio" našim gradovima „stare slobode i prava". Žalibože to je sve, što su naši oci mogli da dobiju od svojih tadašnjih kraljeva! Ali taj kraljevski potpis nije mogao spasiti tri godine poslije pohoda kraljeva Biograd, kad su ga Mlečani do temelja razorili, opravdajući taj čin pred ostalim svijetom time, da su Biograđani gusarski napadali na križare, koji su plovili našim arhipelagom. — A što da se nadoveže na razorenje Zadra g. 1202.? Zadrani su se, poslije razorenja svoga grada, doista podali gusarenju, te su jednostavno klali Mlečane, koje bi zatekli na moru.

Ugarsko-hrvatski kraljevi loze Arpadove valjda su jedini vladari, koji su dopuštali, da im drugi nekažnjeno razara pri

moru gradove. Da su oni shvaćali važnost našeg mora, da su imali svoje brodovlje na moru, tih sramota povijest ne bi bila zabilježila!

Dok su Mlečani razarali grad Zadar, kraljevska braća, Mirko i Andrija, međusobno su ratovala i sanjala, kako će proširiti svoju vlast na susjedne zemlje, Bosnu i Srbiju! A kad je suludome kralju Andriji palo na um, da pođe s vojskom u Svetu Zemlju, a od gradova naših samo mu Splićani doznačiše dva broda, ali samo kao pratnju do Drača, obraća se Mlečanima, da mu iznajme brodove. On, kralj nad obalom, koja se stotinama milja protegla uz najljepše more na svijetu, ne stidi se prositi nekoliko brodova u neprijatelja, koji mu je u razmaku od nepunih sto godina razorio, bez navještaja rata, dva krasna primorska grada! Sve je to obraz naših kraljeva iz loze Arpadove mirno i spokojno registrirao! Nije li nam sad jasno, zašto su naši primorski gradovi, podložni Arpadovićima, sustavno uskraćivali svojim vladarima, kad su od njih tražili nešto na moru. Tako n. pr. kad je g. 1242. kralj Bela III. (IV.) bježeći pred Tatarima dospio najprije u Split, pa u Klis, pa u Trogir, i kad su Tatari stisnuli taj grad opsadom, a on se ukrcao sa ženom i djecom na brodove, na kojima bijaše dobježao iz Senja, i na njima čekao da vidi, hoće li Hrvati odoljeti Tatarima, te kad je tražio od Splićana, da mu stave na raspolaganje jednu svoju galiju, oni mu želju ne zadovoljiše, dakako uz običajne isprike.

Je li dakle čudo, što je Venecija, davno prije konačne okupacije naše obale i otoka, mogla da vrši neka suverenska prava na našem teritoriju? Eno, kako se i na drugom mjestu spominje, g. 1097. Splićani se obvezuju mletačkom duždu Vitalu Mihovilu, da će oboružati i staviti mu na raspolaganje, kad dođe pod Split, ili jednu sagenu, ili dvije galije; ako li pak ne bi mogli da ispune te obveze, oni će izbrojiti duždevoj komori tisuću zlatnih solida romanata, (tako prozvanih, jer su nosili lik cara Romana IV. Diogena). — Venecija g. 1272. prodaje uz neke uvjete jednu galiju Dubrovčanima, dok ustupa po jednu gradovima: Rabu, Krku, Cresu i Korčuli. Pače g. 1282., dakle deset godina kasnije, Venecija šalje brod od osamdeset vesala, da zaštiti otoke Brač i Hvar od gusara. Dotle kralj ugarsko-hrvatski Vladislav Kumanac, provodi sa svojim kumankama, koje mu rođena mati predvodi, u orgijama svoj život, a ban Pavao Šubić, jadikuje, što nema brodovlja, da obuzda Mlečane, da im oduzme Zadar! — Imademo nadalje zabilježeno, da Venecija g. 1292., kad je vladao kralj Andrija Mlečanin, koji se je s najvećom sramotom popeo na prijestolje, Venecija nalaže načelnicima Hvara i Brača, podanicima kralja Andrije, da imaju izgraditi

arsenale (natkrite škvere), gdje bi brodovi bili zaštićeni od nevremena, pače Hvaru se za tu svrhu doznačuje i pripomoć od 150 libara. Iste godine pišu Mlečani knezu dubrovačkom, neka udari na gusare, a oni će platiti groš na dan svakomu od dubrovačkih veslača u toj ekspediciji. — G. 1297. Mlečani jednostavno naređuju knezu rapskomu, da ima opremiti galiju sa 180 momaka, i ona će se pridružiti njihovu brodovlju protiv Genovežana. A da je jednako bivalo i pod vladom Anžuvinaca, dokazuje godina 1307., kad Venecija zabranjuje ne samo Zadranima već i Dubrovčanima kupnju broda, ako ne zajamče, da će se držati mletačkih zakona. — G. 1308. Venecija opet nalaže Osoranima i Cresanima, da imaju podići arsenal, gdje će spremati svoje brodove Za tu im svrhu dopušta da nabave u Mlecima potrebito drvo i crepove. A g 1335. Venecija daje Splitu brod na stotinu vesala, i grad to prima, jer pomoći od svoga kralja Karla Roberta nema. On baš te godine u Višegradu sabire velik zbor samih kraljeva i vojvoda, kakav Ugarska nije nikad vidjela. Uz poljskog kralja Kazimira tu je i češki Ivan sa svojim sinovima, i onda mnogi njemački knezovi, svaki s brojnom pratnjom. Vele, da je ta sama pratnja ispijala do sto osamdeset vedara vina na dan! Kolo je vodio Karlo Roberto, koji je čeznuo samo za ojačanjem svoje kuće i da se njegov mlađi sin Andrija zaruči s baštinicom napuljskoga kraljevstva Ivanom. Da mu pak Venecija ne ometa toga računa, pušta on njoj slobodne ruke na našoj obali; pa nije čudo, da su ga, kad je on g. 1333. krenuo sa sinom na put u Napulj, kroz Hrvatsku pratili i mletački poslanici, pomiješani s vlastelom hrvatskom.

Iz svega se toga da izvesti samo jedno, da su naši kraljevi, bili oni Arpadovići ili Anžuvinci, imali kod nas vrlo malo vlasti i ugleda, i da su donekle morali dijeliti svoga vladarska prava s Venecijom. A istočni grijeh svemu tomu bijaše, što nisu smjeli, bez privole Venecije, ni da ruke u Jadranu operu. Nije li pak bilo poniženje za našega kralja Ljudevita, gospodara čitave naše obale, da je, kad je ono g. 1343. htio poslati svoju majku u južnu Italiju, prisiljen moliti Mlečane za nužne brodove? Oni su mu doista majku Jelisavu i prevezli u Apuliju, a iduće godine opet iz Apulije u Hrvatsku. I te usluge traži naš kralj od Venecije iste godine, kad ban Nelepić mora, na zahtjev Mlečana, da razori svoju tvrđavu kraj Šibenika, i da im još plati „za sigurnost mira“ petnaest hiljada zlatnika. I da ironija bude potpuna, knezovi su Nelepići još iste godine u znak novog prijateljstva uneseni u zlatnu knjigu mletačkih građana, dok kralj Ljudevit druge godine kreće sam s vojskom protiv hrvatskih velmoža! G. 1345. Venecija zaratuje na Zadar, Ljudevit mu g. 1346. dolazi u pomoć, ali bude potučen, te 21. prosinca spuštaju Zadrani kraljev stijeg i razvijaju

onaj sv. Marka. Kasnije je doduše planuo rat između Ljudevita i republike, koji je svršio zadarskim mirom g. 1358. U njemu se Venecija obvezala, da će ispustiti iz duždeva naslova imena Hrvatske i Dalmacije, odričući se svih prava na Dalmaciju od Drača do Kvarnera, ali i Ljudevit je morao vratiti republici, što bijaše osvojio u Istri i Mletačkoj i pustiti mletačkim pomorcima slobodnu plovidbu u našim vodama.

Mlečanima nije drugo ni trebalo. Dok su njihovi brodovi mogli pristajati u naše luke, počela se i vlast njihova opet širiti po našoj obali. Sad je opet stupila u krepost naredba iz g. 1350., kad je Venecija jednostavno zabranila našim brodovima, koji nose preko 100 miljara (50 tona), isploviti iz Jadranskoga mora; sad su opet stali strepiti Korčulani, koji su se dobro sjećali, kako su zato, što nisu g. 1350. poslali u Mletke tražene galijote, morali poslati onamo 10 najuglednijih građana, da radi tog neposluha mole oproštenje. Kralj Ljudevit, zaboravivši svu neugodnu prošlost, moli Mlečane g. 1366., da mu iznajme pet oboružanih galija za rat protiv Turaka, a oni mu iduće godine darovaše od svoje dobre volje još dvije galije. Pod zadnje svoje dane stupio je Ljudevit ipak u savez s Genovom protiv Venecije. G. 1378. planuo je rat, koji se protegao i u godinu 1379., kad se je bila pomorska bitka kod Pulja, u kojoj su Genovežani porazili Mlečane 7. svibnja. Venecija je i dalje ratovala, opsijedala neprijatelje u Chioggi, osvojila taj grad, i zarobila genoveške galije, dok se nije najzad sklopio mir u Turinu g. 1381. Venecija se opet morala odreći Dalmacije, a kralju će Ljudevitu plaćati 7 hiljada dukata na dan 20. kolovoza svake godine. To su imali da budu kamati za ratnu odštetu od 100 tisuća dukata, koju Mlečani ne platiše nikad!

Koliko su se, poslije tog mira, kukavne naše pomorske prilike popravile, dokazuje činjenica, što je iduće godine (1382.) zagrebački biskup Pavao Horvat, polazeći u Svetu Zemlju, bio prisiljen obratiti se Mlečanima, da mu iznajme jednu galiju, što su oni vrlo spremno i učinili. Je li moguće, da naša obala, pa i naši primorski gradovi, nisu tada raspolagali ni jednim brodom velike kabotaže, sposobnim da otplovi do Palestine?

Je li onda čudo, što su poslije jedva četiri decenija Mlečani definitivno zagospodovali našom obalom i našim primorskim gradovima? Doista je efemerna svaka vlast na obali, ako nema uporišta na moru, u vlastitom ratnom brodovlju. A s obzirom na sve, što smo ovdje razložili, nije teško ocijeniti vladarski akt kralja Ljudevita I., kad je ono imenovao „hrvatskoga admirala“! U zanosu pobjede svojih saveznika Genovežana nad Venecijom uskrisio je jednu slavnu povijesnu uspomenu, i kod toga je ostalo. Stvari su se tako razvijale, da je naša

obala kao zrela jabuka mogla da pane u krilo Veneciji. Bio je još jedan čas vrlo zgodan, da se sve spasi, i to, kad je kralj Ljudevit zaklopio svoje oči. Hrvatsku nije vezao nikakav zakon, da prizna njegovu kćer Mariju svojom kraljicom, i mjesto da se oci naši tom prilikom slože i izaberu jednoga od brojnih svojih velikaša za kralja, oni se pocijepaše i odlučiše se boriti zato, da opet tuđinca nametnu sebi i Ugrima za kralja. I kad je Karlo Drački onako tragično u Ugarskoj zaglavio, odoše po drugog tuđinca u Napulj, dovedoše ga u Zadar, tu ga okruniše, a on, kralj Vladislav, sin Karla Dračkoga, zaboravivši, da su njegovu ocu hrvatski mačevi pomogli, da se popne na napuljsko prijestolje, zaboravivši na onaj veličanstveni doček u Zadru 14. srpnja 1403. i idućih dana, na sjajno krunisanje 5. kolovoza 1403. u prvostolnoj crkvi zadarskoj za kralja hrvatskoga, i na svečanu tad položenu svoju prisegu, nije se stidio stupiti u trgovačko dogovaranje s Venecijom, koja mu je ponudila za njegovo pravo na Dalmaciju sto hiljada dukata, koje će mu isplatiti u četiri roka od četrdeset dana. Kralj je iskao dvije stotine hiljada, a republika nije htjela da dade toliko. To sramotno cincarenje trajalo je skoro pol godine. Napokon se 9. srpnja 1409. pogodiše za sto hiljada, jer je Vladislava tad priznavao još samo Zadar, Lovrana, Pag i Novigrad.

Razumije se samo po sebi, da je ta prodaja bila nezakonita, jer kralj Vladislav nije imao na to prava; ali je bila prirodna posljedica nebrojenih golemih pogrješaka otaca naših, i što Hrvatska nije imala sad više ni jednog broda, da brani svoje obale. Kralj Sigismund bio je doduše zavojevao na Mlečane. ali najzad se i on smirio, kad mu je republika obećala kupčić žutih dukata sv. Marka.

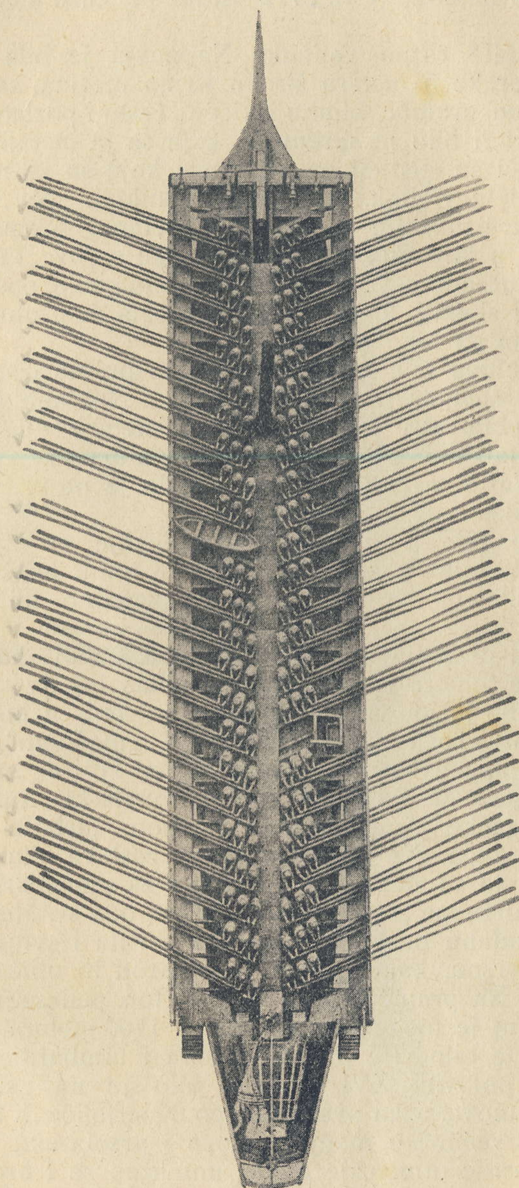
G. 1420. Venecija bijaše gospodarica svih naših primorskih gradova, osim Dubrovnika.

XXVII.

Galije i „galijoti".

Galija bijaše najobičniji tip ratnog broda u drugoj polovici srednjega vijeka, pa sve do iznalaska parobroda. Ona je zamijenila grčku trijeru i rimsku triremu. Naziv joj dolazi od „galeos", kako su Grci zvali ribu, koju mi zovemo sablja, i kojoj je galija bila donekle nalik u času, kad veslači imadu opružena svoja vesla.

Galija se spominje najprije kod bizantinskih pisaca, a spominje ju i gdjekoji hrvatski spomenik pod konac jedanaestog



Sl. 21. **Model mletačke galije (Položaj veslača)**

vijeka. Ali se je najbolje r a z v i l a istom počamši od četrnaestog stoljeća.

Galije su bile razne veličine. Najmanja je bila 40 metara duga, a nešto preko 5 metara široka. Krma njezina, kao i prednji dio, koji zovemo pramac, bijahu iskićeni, često i pozlatom urešeni. Na krmenoj strani bilo je spremište, gdje se je čuvalo oružje za momčad. Veslači su sjedjeli na klupama, koje su se nizale u dva reda uz desni i lijevi bok, odijeljene hodnikom. Na kraju toga hodnika bilo je uznositije mjesto za kapetana. Njemu pri ruci bijaše ormarić, u kojemu se čuvahu brodske sprave, i to: pješčana ura, kompas i dubinomjer. Na prednjem dijelu galije, pod pramcem, bijaše bodež ili sijekilj, kojim je galija mogla da probuši neprijateljski brod i da ga tako potopi.

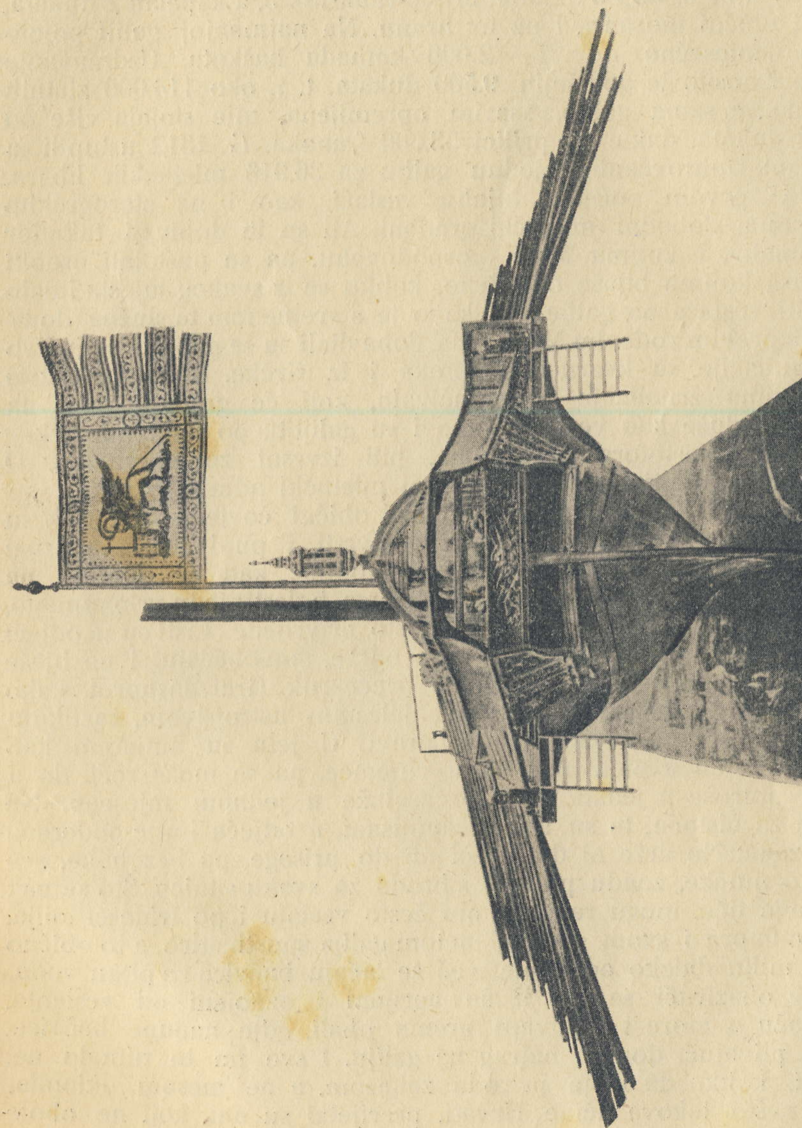
Veslačke klupe bile su položene koso prema osovini broda, a na svakoj su sjedjela tri veslača (sl 21.). Najdulja vesla, što su se ikad upotrebljavala, bijahu oko 10 metara duga. Vesla su Mlečani nabavljali iz Senja; za 100 komada drva za vesla plaćalo se 22 dukata. Veslo sasvim izdjelano stajalo je po prilici 6 zlatnih današnjih franaka.

Obično je bilo na svakom boku galije po 25 veslačkih klupa, svega 50, dakle za 150 veslača. K tomu bijaše nekoliko mornara i do 60 vojnika. Sa časnicima zajedno bilo je svega kakvih 230 ljudi.

U početku je galija imala samo jedan jarbol, na koji se je razapinjalo više jedara. Kasnije su se dodala još dva jarbola. Na glavnom jarbolu, blizu vrška, bijaše t. zv. koš, u kojem bijaše mornar na straži. Toga su mornara zvali „mačkom“, pa se još i danas zove „mačkova rupa“ otvor, kroz koji se mornar provuče u koš. Jedra na galijama bijahu trouglasta. Antene jedara bijahu vrlo dugačke. Antena je na glavnom jarbolu mogla biti do blizu 40 m duga. Na vršku se vijala zastava. Zastava bijaše raznovrsnih, ali te su služile za ukras, a i za signaliziranje. Najsjajnija bijaše državna zastava, kod Mlečana ona sv. Marka (sl. 22.).

Galije imađahu poslije pronalaska baruta i svoju artiljeriju (sl. 23.), raznovrsnu, kako je već koji narod to običavao u različna vremena. Na pramcu bijaše najjači top, pedesetfuntaš, težak do 3000 klg. Taj je mogao da pogodi na 1100 metara udaljenosti. Na bokovima je bilo više manjih topova i lumbardica. Začudo, još u drugoj polovici XVI. stoljeća bilo je na galijama najmanje po 50 lukova, a za svaki luk po 60 strjelica. K tomu bijaše još do 300 što većih što manjih oklopa i prsobrana.

Kako su rasle dimenzije galije, umnažao se i broj momčadi na njima, dok najzad nije potpuno opremljena galija brojila i petstotina ljudi. Tada je svaka imala i svoga kapelana i brijačaranarnika.



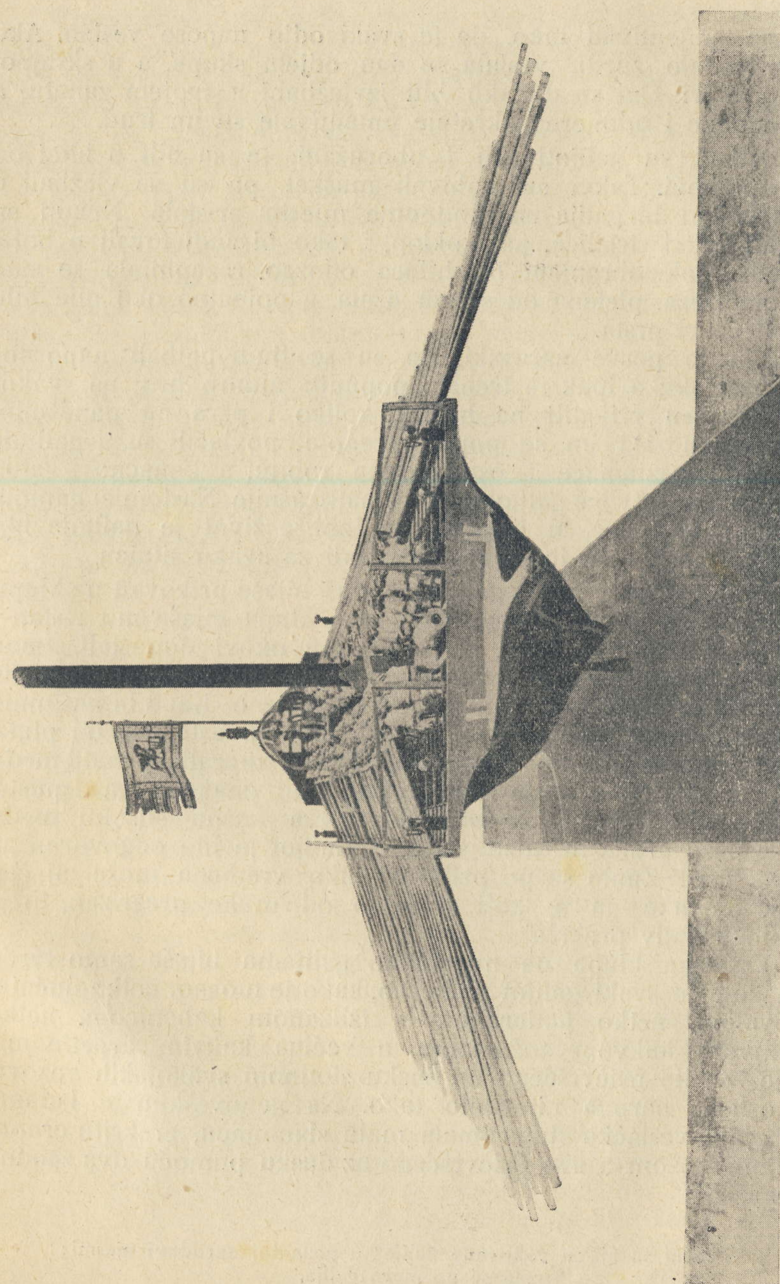
Sl. 22. Mletačka galija s razvitom zastavom (model).

Plaće su bile raznovrsne, kako u kojem vijeku i kako u kojoj državi. Zapovjednik je dobivao mjesečno 20 dukata, niži časnici koji 6, koji 5 dukata; brijač-ranarnik 3, a kapelan 2 dukata, kao i obični mornari, i uz to hranu. Na najmanjoj galiji pojelo bi se mjesečno od 11—12.000 komada baškota. Uzdržavanje galije iznosilo je godišnjih 9.500 dukata, t. j. oko 114.000 zlatnih franaka, a sama galija, sasvim opremljena, nije stojala više od 4.400 dukata, dakle po prilici 53.000 franaka. G. 1312. ustupili su Mlečani Dubrovčanima jednu galiju za 36.916 mletačkih libara.

U prvom početku bijahu veslači. kao i na starogrčkim trijerama, slobodni mletački građani. Ali su ih dobivali također iz zemalja, u kojima Mleci gospodovahu, pa su postojali osobiti propisi, kojima bijaše određeno, koliko se iz svakog mjesta imalo poslati veslača na galije. Ali kako je s vremenom ta služba dodijavala pravim rođenim Mlečićima, dobavljali su se galijoti isključivo iz Dalmacije, sa kvarnerskih otoka i iz Grčke. U dalmatinskim gradovima žrijebanje je odlučivalo, koji će građani poći na galije da služe kao veslači. Takovi su galijoti, po sudu mletačkog admirala Kristofora da Canale, bili izvrsni za tu službu. O Hrvatima-galijotima izražava se taj mletačkl admiral ovako:

„Hrvati malne uvijek nadilaze obični čovječji stas, dok su Grci znatno nižeg stasa. Prvi su čvrsti i puni mesa, a drugi mišičasti i suhonjavi. Hrvati prve godine, kad se ukrcaju na galije, obole od groznice ili koje druge bolesti: jedu vrlo mnogo, ali nisu rastrošni i oprezno troše, što privrijede. Čisti su u odjeći i podržavaju čistoću tijela; vjerno održe, što obećaju, i ne bježe s broda, nego ostaju, dok im ne isteče rok. Grci nasuprot, kako se razlikuju od Hrvata stasom i tjelesnim ustrojstvom, razlikuju se od njih i po ćudi i po naravi. U jelu su umjereni kao Španjolci, ali u piću natkriljuju Nijemce, pa se može reći, da u vinu potroše u jedan dan, što zasluže u jednom mjesecu. Ne mare za čistoću, te su uvijek zamusani, a odjeća im je poderana i izlizana. Ne drže ni do riječi ni do prisege, pa bez buke, sve onako mučke, znadu pobjeći s broda za svaku sitnicu. Što se pak veslanja tiče, mogu reći, da oni često veslaju i po trideset milja, bez odmora i svom silom. I netom galija spusti sidro, a to obično biva milju daleko od obale, već se laćaju bačvica za pitku vodu, te ne obazirući se, da li su ugrijani i oznojeni od veslanja, poskaču u more i zaplivaju prema obali, gdje napune bačvice, te ih plivajući donesu natrag na galiju. I sve im to nimalo ne škodi, koliko da ih je priroda željezom, a ne mesom oklopila. Ako nešto takova učine Hrvati, prerijetki su oni, koji ne obole pa često i umru kroz malo dana".

Galijoti obično nisu veslali svi u isto vrijeme. Bili su naime podijeljeni u tri skupine ili odjela: odio pramca, središta i krme.



Sl. 23. Mletačka galija s artiljerijom (model).

te su se izmjenjivali tako, da je svaki odio napose veslao. Ako se baš trebalo žuriti, veslala su dva odjela skupa, a u skrajnoj nuždi sva tri. Oni su dakako bili izvježbani u svojem zanatu, a proračunane i odmjerene kretnje umanjivale su im trud.

Katkad su galijoti bili i oboružani, te su bili u bitci od velike pomoći. Takvi su dobivali mušket, pa su se vježbali u pucanju, kad bi galija na zgodnome mjestu pristala. Nekoji su dobivali lûk i strjelice, pa i oklop, i tako bi sudjelovali u boju. Da budu pak obranjeni od hitaca odozgo, razapinjala se nad galijom mreža, pletena od samih užeta, a pojedino oko nije bilo šire od četiri prsta.

Bilo je posve naravski, da su se ljudi ugibali napornoj službi galijota; a ipak je trebalo popuniti njihov broj na svakoj galiji. Oni su vrijedili na brodu, koliko i pära na današnjim parobrodima. Da im se popune redovi, povlačili su u galijote sve protuhe, zločince i osuđene na robiju, a konačno i ratne sužnje[1]). Tada je riječ galijot zvučila najstrašnije. Nastojnici galijota bili su prave zvijeri u ljudskoj spodobi, a život je galijota bio nešto strašno, jer su ih šibali i bičevali za svaku sitnicu.

Galijot sužanj kao i galijot robijaš bijaše prikovan uz klupu željeznim lancem kao pseto. Ona uska klupa bijaše mu i stan i krevet, a mogao se micati, koliko su mu okovi dopuštali. Imao je prostora od jednog četvornog metra. Nije smio ni govoriti, kad je želio, nego kada mu je bilo dopušteno. Kada bi nastojnik zapovjedio muk, galijoti su morali staviti u usta čep od pluta, što je svakome visio o vratu. Taj su čep morali stisnuti među zube i držati, sve dok ne bi nastojnik dao znak, da ga ispuste. I za skupne su pogrješke svi morali za kaznu stisnuti među zube čep za kraće ili duže vrijeme. Galijot je bio odgovoran za taj svoj čep! Znalo se po prilici, koliko vremena može taj čep trajati, pa ako ga je koji slučajno od muke pregrizao, to je već bio kažnjiv prekršaj.

Veslačka klupa na mletačkim galijama bijaše samo tvrdo drvo, koje je svaki galijot pokrivao, kako je mogao: netko noćnim pokrivalom, netko poderanom i izlizanom kabanicom, netko smrdljivom kakvom kožurinom, a većina kakvim krpetinama. Sve je to bilo pričvršćeno uz dasku stotinom svakojakih vezova. Kod ostalih naroda nije bilo tako. Na genoveškim je lađama n. pr. svaka veslačka klupa imala malu slamnjaču, prekritu crnom kravljom kožom a sve pričvršćeno uz dasku pomoću dva zgodna remena.

---

[1]) Ti ratni sužnji su „okovane delije“ u poznatoj narodnoj pjesmi:
„Vozila se po moru galija,
U njoj sjedi okovan delija itd.

Zapovjednici su galija voljeli imati za veslače okovane robijaše i sužnje, nego li t. zv. dobrovoljce. Okovani galijoti bolje su veslali od straha pred kaznom, a za čistoću su morali obdržavati stanovite propise. Koji bi se ogriješio protiv tih propisa, imao bi se „žestoko išibati osobitim šibama, koje se baš ne upotrebljavaju za djecu“, veli jedan savremenik.

Svako jutro, netom bi sunce granulo, galijot je morao prekoračiti brodsku ogradu toliko, koliko su mu okovi dopuštali, te stati na podić, podržavan od potpornja vesala. Tu je morao svući haljine, pomnjivo ih pretražiti, očistiti i otresti tako, da svaka guba odmah padne u more. Tada se je žurno svaki opet obukao, te je metlicom morao očistiti svoje mjesto, što mu bijaše stanom danju i noću. Bilo je još propisano, da se svaki galijot ima oprati jednom u tjednu, i da mora obrijati svaku dlačicu na glavi i bradi. Rublja nisu imali, nego dvije haljine, koje su zasebice izmjenjivali. Nasuprot, slobodni se galijoti nisu morali prati, ali su mogli, ako im se svidjelo, skočiti u more i plivati; škaricama i britvom služili su se vrlo rijetko. Obično su imali samo jednu odjeću, koju su uvijek nosili, danju i noću, po suhu i kiši, pa im se mogla zaleći svaka guba, koja bi brzo okužila cijelu galiju.

Okovani galijoti bili su zdraviji od slobodnih, jer su se zapovjednici već iz koristoljublja više za njih brinuli. Zbog njih su držali na brodu brijača — liječnika; a poslije rada, i kad su bili previše oznojeni, nalagali bi im, da se izmjenice dobro protaru i osuše.

Hrana je njihova bila kukavna. Na mletačkim je galijama svaki galijot dobivao jutrom kuhana boba, a na večer juhu sa prženim ili pouljenim kruhom, i k tomu sedamnaest unaca baškota. Kada su bili previše izmoreni, zapovjednik bi im dao porazdijeliti malo vina; ali ih to nije išlo po pravu, nego je zavisilo od dobre volje zapovjednikove. Mesa su dobivali na galijama samo vojnici, i to svaki dan, osim petka i subote, kad im se, mjesto mesa, davala slana riba. Vojnici su imali za svaki obrok i vina.

Robijaši i sužnji redovno nisu imali plaće. G. 1292. — kako je već spomenuto — Mlečani pišu knezu dubrovačkom, da udari na gusare, i ovlašćuju ga, da svakom galijotu plati groš na dan. G. 1326. na jednoj mletačkoj galiji komes je dobivao dnevno 3 groša, mornari su dobivali 2, a svi ostali po groš.

Galijoti robijaši i sužnji nisu se smjeli nikada iskrcati, jer su uvijek prikovani uz svoju klupu. U zimsko doba, ako galije nisu plovile, upotrebljavali su ih za lučke radnje. Ako su takvi galijoti u nuždi bili oboružani, postali su poslije bitke slobodni.

Nad galijom se razapinjao šator, koji je štitio galijote od kiše i leda. Noću bi ga zatvarali od svih strana, da nesretnicima

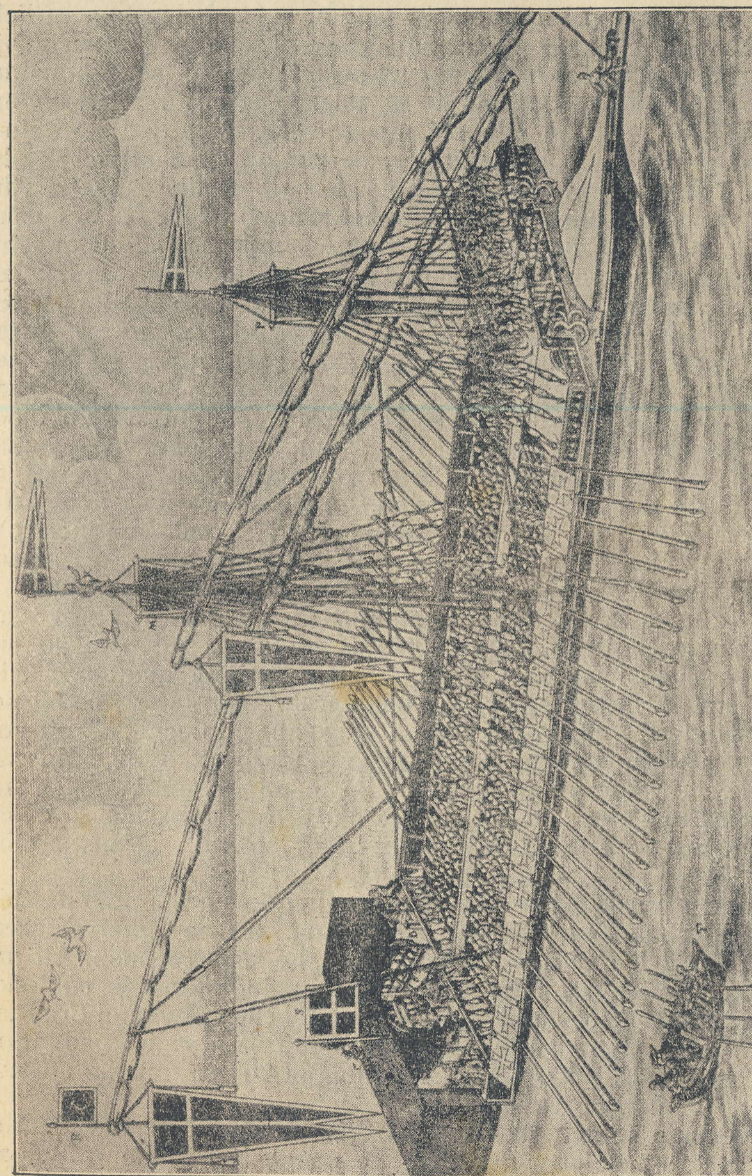
bude toplije; ali se je ipak nerijetko dogodilo, da je više galijota osvanulo smrznuto na klupama.

Galijoti sužnji i robijaši nosili su osobite znakove, žigom utisnute, da ih ne bi zapovjednik prodao, ili izmijenio vrednije za manje vrijedne. Ako li bi ipak nestalo s galije robijaša ili sužnja osobite vrijednosti, nastojnik galijota i kapetan vojnički imali su platiti svaki po 25 dukata globe; vojnik ili mornar, koji je bio na straži, kad je pojedinac iščeznuo, morao je biti okovan uz klupu bjegunca, i to za jednaki broj godina; drugovima pak pobjeglog sužnja ili robijaša, naime onima, koji su sjedjeli na istoj klupi, odsjekli bi nos i oba uha, zato što ga nisu na vrijeme prijavili.

Stoga se, naravski, događalo vrlo rijetko, da je koji galijot, pa bio i najimućniji, ili čak kneževske krvi, mogao umaći s galije. Povrh svega je pak zakonom bilo najstrože zabranjeno dati zaklona galijotu bjeguncu, bilo u posvećenom ili u privatnom mjestu. Isprike zato nije moglo biti, jer se je galijot lako mogao prepoznati i po znakovima okova na nozi i po obrijanoj glavi i bradi.

U XVI. stoljeću bio je okovan na turskoj galiji i sam veliki meštar malteškoga reda zapovjednik moćnoga brodovlja (sl. 24.) Jean la Vallette Parisot, koji je sagradio glavni grad na Malti i slavno Maltu branio. On je bio oslobođen uz tešku otkupninu. Isto je tako bio zasužnjen od admirala Andrije Dorija muslimanski gusar Torgut, rođeni kršćanin, ali kasnije poturčen od Hajredina Barbarosse. On je bio zapovjednik eskadre od 13 brodova. Njega dakle zasužnjiše s mnoštvom njegovih ljudi, te ga, naravski, okovaše uz veslo. Kad ga je vidio veliki meštar Parisot u teškim okovima, reče mu: „Gospodine Torgut, eto vidite, takav je ratni običaj“. Našto mu sužanj odvrati: „I nestalnost sreće“. Hajredin Barbarossa platio je, da ga otkupi, 3000 škuda, što bi, s obzirom na rijetkost novca u ono doba, odgovaralo danas $^1/_4$ milijuna naše valute. Doriji se zamjerilo, što je tražio tako nisku otkupninu, ali on je tako postupao, znajući, da će time olakotiti otkupljivanje kršćanskih zarobljenika kod Turaka.

Kršćanski su sužnji kod Turaka užasno stradali: mladiće su škopili i slali kao eunuhe u hareme, ili su ih silom uvojačili; a odrasle, krepke muževe, čekalo je veslo i najnevjerojatnije okrutnosti, ne isključivši ni najbestijalnije. Tako je markiz Luigi Monti, iz Bologne, pao u tursko sužanjstvo, ali je kasnije bio otkupljen. On je jednom zgodom pripovijedao svome sugrađaninu papi Benediktu Lambertini, kakva je zvjerstva imao da podnese. Papa mu izjavi svoje udivljenje, što je ipak mogao da toliko prepati. Na što će mu markiz: „Ah, Sveti Oče, prema kolcu, koji me



Sl. 24. Galija malteških vitezova.

je čekao, ona mi se zvjerstva pričiniše kao krušac namazan maslacem".

U XVII. pa u XVIII. stoljeću galijot je izgledao po prilici ovako: Povrh kičice na nozi imao je čvrst željezni obručić. Taj je kolut bio pričvršćen na kraju teškoga željeznog lanca, kojemu je drugi kraj visio o kvačici, što se nalazila na užetu, privezanom oko pasa. Tad su galije bile već mnogo veće, nego li u XVI. stoljeću, no ipak nisu na bokovima imale više od dvanaest veslačkih klupa, ali zato na svakoj bijaše po šest okovanih galijota. Tih dvanaest ruku moralo je da pokreće krupno veslo 10, a i više metara dugačko. Da to baratanje veslom bude laglje, naime da se laglje izvuče i opet zaroni u more, bio je na kraju ručke vesla težak komad olova. Veslači su teško veslali. Jednom su se nogom opirali o t. zv. „pedanu", a drugom o klupu, pa su stoga svaki put, kad je trebalo povući veslo k sebi, teško padali na svoje klupe, da odmah ustanu za novi zamah. Svaki je odio redovno veslao po 2 sata, ali se je veslanje kojiput zateglo i po deset sati. Da ne bi galijoti u takvim napornim prigodama malaksali, veledušno su im davali po komadić baškota, namočena u vinu. Inače dok su jadnici veslali, znala se pojaviti u principalovoj ruci i šiba i bič, koji su ostavljali grdnih masnica na golim njihovim leđima; a ne treba ni spomenuti, da je i samo veslanje, pogotovo šibanje bilo popraćeno užasnom vikom i krikom principala, uz rpe najgadnijih kletva i psovka. Ako bi koji od umora, muka i zlostavljanja izdahnuo, jednostavno su mu mrtvo tijelo maknuli s klupe, i s privezanim komadom starih veriga bacili u more. Ali, što je najodvratnije — kao da ne bijaše dosta okrutnosti njihova glavara i njegovih pomoćnika, koji su, između veslačkih redova, bjesomučno hodnikom trkali i mlatili nesretnike po leđima i po glavi — znalo se dogoditi, da bi se u to umiješao i sam komes galije, pa i ostali časnici, koji su znali pojedince i skupno dovikivati: „Pali bičem!", „Podvostruči udarce!"

Jedne je večeri francuska jedna galija htjela pošto poto dostići jednu englesku. Zapovjednik izda nalog, da se „podvostruče udarci", ne bi li se osokolili i uplašili „oni psi" (veslači). Ali na primjedbu, da će sa svim tim biti nemoguće dostići engleski brod, zapovjednik će ljutito: „Još podvostručite bičevanje! Uradite, kao što sam jednom vidio na jednoj malteškoj galiji: jednomu od onih pasa odsijecite ruku u ramenu, pa udarite, mlatite njome, kao da je batina, po drugima!"

Bičevanje se galijota vršilo na više načina. Nije bič nimalo naličio šibi ravnatelja u orkestru. Za manje prestupke principal je izvlačio s klupe robijaša, većinom Turčina, i taj je morao bičevati svog druga, koga su čvrsto držala četiri druga veslača.

I Turčinu je gornje tijelo bilo golo, pa ako je principal opazio, da on ne mlati svog druga, kako bi trebalo, tad bi on sam stao da mlati po njemu. Udarci su padali kao kiša: dvadeset, trideset, pa pedeset, i osamdeset, sve do stotine! U potonjem su slučaju udarci padali već po lješini; ali, ako je nesretnik, kojim čudom, još pokazivao znakove života, pristupao je brodski ranarnik, brijač, i taj je počeo da maže octom i solju one grdne rane, da osujeti otrovanje krvi!

Bilo je zapovjednika galija, koji svoje časnike nijesu zvali inače nego krvnicima, i to: „krvnik br. 1", „krvnik br. 2" i t. d. Tako n. pr. kad je trebalo da se porazdijeli veslačima hrana, zapovjednik bi takav znao reći: „krvniče br. . . . ., dajte psima zob!" — Ali ta hrana bijaše uvijek ista: baškot, bob, slabo kuhan, stoga pretvrd, s malo soli i ulja; ulje je dakako bilo ono najgore, k tomu često pokvareno. Obrok je boba bio od četiri unce, dakle 124 grama. Kako su pak oni nesretnici s onakom hranom mogli da žive, ne da se protumačiti inače, osim tako, da čovjek, ni u kreposti ni u zločinu, ni u stradanju ni u uživanju ne pozna granice! Odatle valjda i ona općenito poznata riječ: „Ne daj, Bože, koliko čovjek podnijeti može!" Kako često u životu izjavljujemo o velikim junaštvima i velikim lopovštinama: „ta to je nevjerojatno! to je nemoguće!" Doista, ima dosta toga i nevjerojatno, kao n. pr. da se čovjek vlada prama čovjeku gore nego li zvijer prema zvijeri. Nevjerojatno je i to, da su ipak mogle nastati podmorske tamnice, te prave grobnice za žive ljude. Stoga kad se čuje primjedba, da ovo ili ono zlo spada u „carstvo priča", možda bi se bolje podudaralo s povijesnom istinom, kad bismo zapisali u „carstvo priča" ono dobra, što nam povijest pripovijeda o ljudima, prije nego li okrutnosti ljudske, što ih je ona registrirala, ali koje licemjerci nastoje ublažiti tobože atavističkom baštinom, neodoljivim sadizmom, i sličnim ludorijama.

A koliko li nije tijekom vijekova ispustilo svoju dušu i nedužnih sinova naroda našeg okovanih uz klupu, s veslom u ruci i s čepom u ustima, ili pak u podmorskim tamnicama!

* * *

Galije su se održale i u XVIII. vijeku, dakako u manjem broju. Zadnje su tri iščeznule u Napuljskoj luci prvih godina XIX. stoljeća, kad je u Americi već plovio parobrod! Treba da dodamo još samo to, da su galije većih dimenzija prozvali galijacama, *galiazze*. Još veći od galijace bijaše *galione*, a imao je 3 palube. Ovake galijace i galijoni imađahu ogromna latinska jedra. Bilo je na tim brodovima jedara, koja su imala do 1000 m^2 površine, svako pojedino! Galijoni i galijace imađahu po 3 i po

4 jarbola. Korito galijace bijaše dugo do 70 metara, a dvaput šire nego li u galije. Imađaše dva šanca (kaštela), u kojima su se znala iznizati i tri reda baterija. Što većih, što manjih topova moglo je biti na njima do 36. Kako je tijekom vremena znalo biti na galiji do 500 ljudi, na galijaci ih je bilo do 1.000, čak i 1.200. Ali galijaca je teško plovila, jer nije imala više od 32 vesla, premda na svakom veslu bijaše po 7 momaka, i to radi njegove goleme veličine. Ali s pogodnim vjetrom galijaca bijaše brža od galije.

Galije su sudjelovale zadnji put u većoj pomorskoj bitci kao aktivni ratni brodovi g. 1770. kod Česme (prema zapadnoj obali Male Azije), gdje je ruski admiral Orlov iznio sjajnu pobjedu nad turskim brodovljem, uništivši im 16 linijskih jedinica, 6 fregata i mnogo manjih brodova.

XXVIII.

Morski svjetionici u srednjem vijeku.

Kako je s provalom barbarskih naroda u zemlje zapadnoga rimskog carstva nastao zastoj i u pomorskoj trgovini, svjetionici su postali gotovo suvišni. Njihovu vatru nije nitko užigao; jedno, što se nije osjećala potreba, da budu rasvijetljeni ni morski tjesnaci, ni opasne točke, ni ulazi u luke, dok je s druge strane postojala bojazan, da se ne bi tim rasvjetljivanjem pomagalo morskim gusarima, koji ne samo da su zatirali svaki promet na pučini, već su se nenadano znali iskrcati u mraku pod sela i gradove, te ih opljačkati do kraja. Povijest je zabilježila, da se je u čitavom srednjem vijeku užegla jedan jedini put vatra na veličanstvenom Kaligulinom svjetioniku kod Boulogne, i to kad se je Karlo Veliki g. 809. spremao da navali s čitavom flotilom brodova na gusare, koji su pljačkali obale njegove države, i zalijetali se i u rijeke, osobito po noći, iznenađujući sela i gradove vrlo udaljene od morske obale. Ali, kad je svršila ta vojna, ugasila se opet i vatra na tom svjetioniku za više stoljeća.

Za vlade Karla Velikoga sagrađen je prvi morski svjetionik u srednjem vijeku, ali taj je bio vrlo čedan. Karlo je naime naložio svome sinu Ljudevitu (Pobožnome), upravitelju Akvitanije, da na ušću Gironde, na otočiću Cordouan, sagradi kapelicu s tornjićem, koji bi služio i pomorcima za svjetionik u onom opasnom kraju. Na tom je primitivnom svjetioniku u crnoj, pogotovo u burnoj noći, samostanac ili pustinjak bdio, brinući se, da ne ugasne svijetlo, koje je moglo da donese spas očajnom

pomorcu. A kako je bivalo na cordouanskom otočiću, tako su na nebrojenim obalnim mjestima samostanci i pustinjaci pretvarali tornjiće svojih kapelica u svjetionike, smatrajući svojom svetom dužnošću, da na taj način pomognu do spasa svojoj braći u Kristu. I kako su sve humanitarne uredbe, kojima se naša kultura diči, nikle na kršćanskim načelima i počecima, povijest ne može i ne će uskratiti svoga priznanja utjecaju kršćanstva i u instituciji morskih svjetionika u divljem i surovom srednjem vijeku. I kao što je nekoć plamen i dim s golemoga Pharosa bio putokazom pomorcu u starom vijeku, tako je ponajviše čednim fenjerom, u kome je gorjela svijeća, skinuta s oltara, u burnoj noći, samostanac ili pustinjak nastojao da pomogne bijednomu pomorcu, dok ga je, u magli, s istoga tornjića brecanjem zvonca upozorivao na opasnu pličinu ili greben.

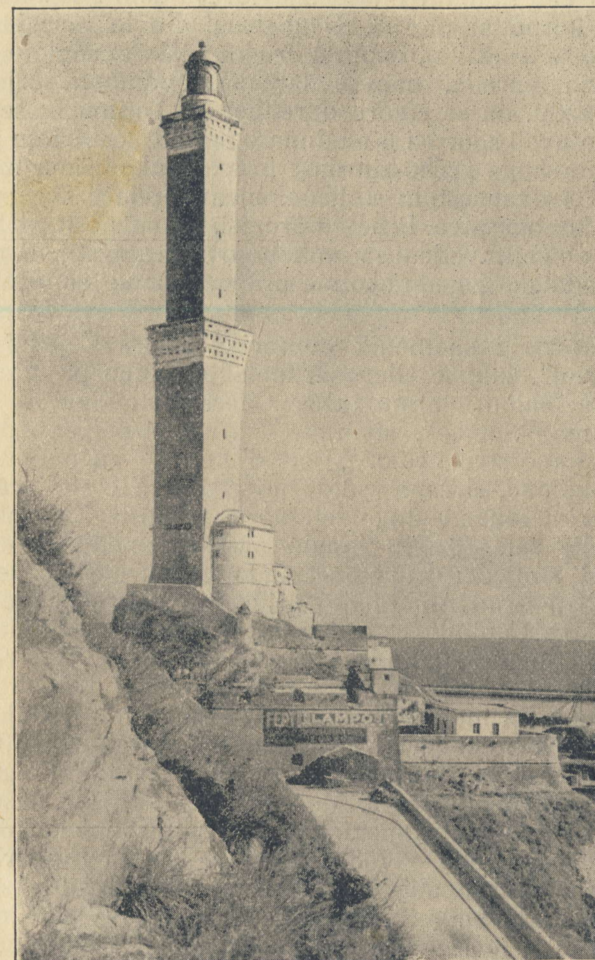
Eto, takav je bio zametak cordouanskom svjetioniku. Tijekom stoljeća više puta su ga dograđivali, dok ga u razmaku g. 1584.—1611. nisu sagradili nova iz temelja. On još i danas spada među najodličnije spomenike maritimnoga graditeljstva. Visok je 63 m., a svjetlo mu se opaža iz daljine od 50 kilometara. Do g. 1717. ložili su mu vatru drvom, a tad su počeli upotrebljavati kameni ugljen. G. 1782. rasvijetlili su ga prviput uljenim svjetiljkama, a zatim se postepeno uvodilo sve, što je čovjek kasnije na polju svijetla izmislio (sl. 25.) Treba naglasiti, da se na gornjem katu tog svjetionika nalazi kapelica posvećena „Zvijezdi Mora“.

Među najstarije sredovječne svjetionike spadaju razni talijanski, napose onaj na Meloriji, pa genoveški i mletački. Značajno je, da su genoveški svjetionik sagradili i potpuno uredili g. 1139., a svijetlo mu je istom g. 1326. prviput rasvijetlilo noćnu tminu. G. 1512. bio je uništen, a g. 1543. iznova sagrađen (sl. 26.). Od te noći nije se na njemu svijetlo u noći gasilo. Još i danas se vide na vrhu tornja željezne kuke, što su ih „fanalisti“ negdašnje republike napunjali suhadi i krpama, kojih je plamen označivao smjer galijama na povratku u domovinu, poslije boja s berberskim gusarima. — Kasnije se počelo za rasvjetu upotrebljavati bilinsko ulje i to četrnaest kilograma na noć, dok se nije konačno prešlo na petrolejsku rasvjetu. — Nad prvom terasom toga tornja na malenoj mramornoj ploči urezane su prije četiri stoljeća riječi: „Christus vincit, Christus regnat“ (Krist pobjeđuje, Krist vlada).

S obzirom pak na velike jamačne zasluge pustinjaka i redovnika u srednjem vijeku oko noćnog rasvjetljivanja morske površine bilo je vrlo zgodno, što se je g. 1929. 20. ožujka prvi put rasvijetlio veliki svjetionik, sagrađen nad geofizičkim opservatorijem u Cassino, baš u času, kad su počele svečanosti proslave četrnaeststote godine osnutka samostana po sv. Benediktu u Montecassino. Svijetlo toga svjetionika vidljivo je na 90 kilometara.



Sl. 25. Svjetionik Cordouan (na ušću Gironde; najljepši i najveći kameni svjetionik).



Sl. 26. Svjetionik luke Genova.

XXIX.

Pomorsko pravo u srednjem vijeku.

Rimski car Antonin bijaše izjavio: „Ja sam gospodar svijeta, a zakon je gospodar mora". Ovaj drugi dio te značajne careve izjave počeo se uvažavati istom u drugoj polovici srednjega vijeka. Pomorci svih naroda, napose talijanski pomorci, osjetiše neotklonivu nuždu, da se stvore odredbe, po kojima bi se sklapali ugovori, i rješavali sporovi u međunarodnom trgovačkom prometu. Načela pomorskoga grčko-rimskog prava, rukopisima raširena u jedanaestom i dvanaestom stoljeću, bjehu preteče sveopćega pomorskog zakonodavstva. Posebni propisi, što su postojali u raznim lukama, te običaji uvođeni sa svakim novim trgovanjem, ne bijahu do li niz dodataka zajedničkomu pravu, što no se osnivaše na predajama.

Kao najstariji spomenik pomorskoga prava jedni uzimaju „Lois d'Oleron", zakone Olerona, malenog otoka pred zapadnom francuskom obalom spram ušća Charente i Seudre, a drugi „Tabulae Amalphitanae", stvorene u gradu Amalfi, u doba, kad je njegovo pomorstvo cvalo. „Lois d'Oleron" su neka vrsta pomorskog zakonika, složena valjda početkom XII. stoljeća, koji se je u oceanskim lukama dugo održao u kreposti. Za amalfitanske tabule nekoji vele, da su mogle nastati između konca XII. i početka XIII. stoljeća; drugi opet sude, da su nastale nešto prije, g. 1131., kad je grad Amalfi bio pridružen normanskom kraljevstvu. Svakako, „Capitula et ordinationes curiae maritimae nobilis civitatis Amalphae" bijahu u kreposti sve do XVII. stoljeća, jer nam je iz isprava poznato, da se spominju još g. 1603. u kupoprodajnim ugovorima za brodove. Izvornika tih tabula nestalo je početkom XV. stoljeća, a nestao je smrću amalfitanskoga vojvode Vjenceslava Sanseverina g. 1401. Poslije te godine ne bijaše izvorniku nigdje traga, dok ga nije g. 1844. našao Toma Gar u bečkoj dvorskoj knjižnici između papira mletačkoga dužda Marka Foscarini (1696.—1763.). Kako je obitelj Foscarini s vremenom potpuno propala, ponudila je g. 1801. austrijskoj vladi svoju knjižnicu za podmirenje zaostalih poreza. Vlada je ponudu prihvatila, i tako je izvornik tabulâ dospio u Beč; danas, poslije velikoga rata, povraćen je gradu Amalfi, na zahtjev talijanske vlade. Amalfitanske se tabule sastoje od 66 članaka, od kojih su 21 na latinskom, a 45 na talijanskom jeziku. Latinski su članci svakako stariji od talijanskih.

Ali imademo i glasoviti „Morski konzulat" (Consolato del Mare), koji sadržava rješidbe o nejasnim točkama u trgovačkom

pravoznanstvu i praktične naputke za pomorsko trgovanje. Čini se, da je taj „konzulat" bio složen u XIII. stoljeću i to u Barceloni, premda nekoji drže, da je nastao u Pisi.

Prije proglašenja „konzulata", kako u Amalfiju bijahu nastale tabule, tako su i drugi razni gradovi utanačili posebna pravila za pomorske stvari, i tako nastadoše „Consuetudini" grada Trani, „Costituto" grada Pise, „Capitolare Nautico" u Veneciji, i „Uffizio di Gazaria" u Genovi; ali kasnije svi poprimiše „konzulat", koji tako postade zakonom na Sredozemnom moru. To je uradio i grad Marseille, koji imađaše također svoje „Statute", složene g. 1253.

Kako se uvriježio običaj, koji se bijaše prometnuo gotovo u pravo, da se brodolomci jednostavno oplijene, vršili su žalosno to pravo i kraljevi i knezovi, vršila su to nečovještvo i vlastela u gradovima i u zamcima, položenim na obali. Pače se događalo, da su nekoji, ne zadovoljavajući se brodolomima, uzrokovanim od nevremena, izmišljali načine, kako bi se ti brodolomi uzmnažali. U tu su svrhu palili na obali „varave vatre" i slali na brodove nevjerne pilote, koji su znali udesiti sve tako, da brod sigurno nastrada. To divljačko pravo prva je osudila g. 1079. katolička crkva; a poslije stotinu godina njemački carevi, onda talijanske pomorske države, dok su Oleronovi i drugi pomorski zakonici propisivali za pljačkaše brodolomaca najteže kazne. Ali, usprkos svemu tomu taj se barbarski običaj bio u mnogim zemljama tako udomio, da su se još g. 1468. sklapali međunarodni ugovori u svrhu dokinuća te sramote kulturnoga svijeta.

Ratnoga pomorskog prava ne bijaše ni u zametku. Da se u tom pogledu shvati prenisko shvaćanje onih barbarskih vremena, bit će dovoljno, ako se opiše postupak s ratnim sužnjevima. Poslije pomorske bitke najprije su probrali i odijelili plemenite sužnje od neplemenitih. Za plemiće i vlastelu mogla se je dobiti velika otkupnina, pa su te brižno hranili i čuvali. Od neplemenitih bi sužnjeva snažnije i sposobnije okovali uz veslo, dok bi slabe i prekobrojne jednostavno sasjekli i pobacali u more. I nisu tako postupali samo Turci s kršćanima, već i ovi s Turcima. A što je vrhunac sramote, znali su tako postupati, ako i rjeđe, i kršćani međusobno, pače i sinovi jednog naroda i jedne iste vjere, kao što su n. pr. Mlečani znali sasjeći zarobljene Genovežane, a ovi Mlečane. Turci su išli i dalje, pa su, osim nabijanja na kolac, dali kojiput i prepiliti žive nesretne sužnje!

Ratni se plijen dijelio po nekoj tradiciji. Zaplijenjeno oružje pripadalo je državi; sužnje su čekali ili okovi ili mač; od novca pak i sve ostale robe deseti je dio išao vrhovnom zapovjedniku; a ostalih devet desetina polovica je opet išla državi, a što je preostajalo dijelilo se na toliko dijelova, koliko je na

na brodovlju bilo glava, s tom razlikom, da su višeg časnika računali za tri, a nižega za dvije glave; vojnik i mornar dobivali su po jedan dio.

XXX.

Brodogradnja u srednjem vijeku.

Čitava ona tisuća godina, što je brojimo u Srednji vijek, nije zabilježila nikakav osobitiji napredak u brodogradnji. Ne znamo ni to, da li se je u tom razdoblju brodogradnja podigla i do one visine, na kojoj bijaše u doba starih Grka i Rimljana. Razlog je tome jednostavan: znanost nije podupirala takvu industriju, naprosto stoga, što takva znanost nije postojala. Gradili se brodovi, jer je nužda na to silila; a jedini vodić u tom poslu bijaše iskustvo. Dakako, da su se počinjale goleme pogrješke; ali osnovna su se pravila dobro poznavala. Graditelji brodova i pomorci bijahu složni: ovi su upozoravali na mane i nedostatke, zabilježene u doba navigacije, a prvi su nastojali, da tomu doskoče. Samo takom suradnjom mogli su se sagraditi izvrsni brodovi prije nego li su se utvrdile ikakve teorije o brodogradnji.

U svima većim pomorskim središtima, na obalama zapadnoga bazena Sredozemnog mora, već od trinaestoga stoljeća dalje, počeli su se graditi prilično veliki brodovi. Za nekoje od tih poznate su nam i dimenzije, te se računa, da su mogli nositi barem 500 naših tona; ali onim brodovima, za koje znamo, da su mogli ukrcati do tisuću putnika, vojnika i hodočasnika, pa više od stotine konja, treba priznati jaču nosivost. Svakako treba uzeti u obzir, da se u ono doba nije plovilo s onom udobnošću, kako se plovi danas. Pristajalo se vrlo često uz obalu, po mogućnosti svake večeri, pogotovo, ako se je plovilo između otoka. A zaziralo se od noćne plovidbe napose stoga, što su svjetionici bili vrlo rijetki. Bilo je mora, u kojima ne bijaše ni jednog svjetionika! Za plovidbu na otvorenoj pučini, makar i u zatvorenim morima, nije bilo nužnih aparata sve do pod konac srednjega vijeka. No to često pristajanje uz obalu omogućivalo je, da se upotrijebi za putnike sva unutrašnjost broda. Iz gdjekojega najamnog ugovora, što nam se je sačuvao, doznajemo, da su putnici bili naslagani u brodu, što no riječ, poput srdelica u škatulji.

Teretni trgovački brodovi, prema rijetkim vijestima, što su nam se sačuvale, bili su još veći. Šest do sedam stotina tona nosivosti ne bijaše ništa neobično.

Brodogradilišta na obalama Atlantika nisu se isticala nad onima u Sredozemnom moru. Pače, kad znamo da su se za ona brodogradilišta više puta dobavljali majstori i radnici iz Genove, gdje su pače kupovali i gotove brodove, možemo ustvrditi, da su atlantska brodogradilišta bila na znatno nižem stupnju. Gradili su sebi svoje brodove i Nizozemci i Nijemci i Skandinavci, i ti su bili potpuno prikladni za ona njihova mora, ali su iz tih mora rijetko izlazili.

Brodogradilišta, „škverovi", ili „arsenali", bili su na obali mora ili blizu riječnih ušća, gdje je bilo najzgodnije, da se brodovi porinu u more, ili da se iz mora izvuku u svrhu popravaka. Genovežani su dugo vremena gradili svoje brodove, ratne i trgovačke, na onom dijelu svoje obale, gdje su kasnije podigli bedeme za obranu svoje luke. Vesla su za galije bila obješena na pročeljima njihovih kuća, makar to bile i gospodske palače.

Mlečani su svoj arsenal podigli oko g. 1104. Pizanci su svoj arsenal zvali „tersanà" a Genovežani „darsena". Mlečani su svoj arsenal proširili g. 1305. pa 1325., i onda kasnije više puta. „Galijace" na 80 vesala počeli su graditi već g. 1287. Tada je već postojao onaj njihov glasoviti ceh „Arsenalotti", kod kojih je zanat bio hereditaran, prelazeći od oca na sina. Otac je eventualnu koju svoju građevnu tajnu priopćivao samo svome sinu, tako da se je ona kroz stoljeća čuvala u obitelji. Na čelu mletačkog arsenala bila su tri patricija s naslovom providura.

Dakako da je pitanje drva u brodogradnji bilo od životne važnosti. To je bio jedan od razloga, zašto su Mlečani čeznuli za gospodstvom nad istočnom obalom Jadranskog mora, koja je obilovala šumama, a koje su oni nemilo izrabljivali. Tim je šumama konačno naš seljak zadao smrtni udarac time, što je svakome, po nalogu republike posječenom stablu, on sam iskopao i žile, te ih sagorio, samo da iz njih ne izraste novo stablo, koje bi on morao da čuva za državu, ako ga je ova žigom označila. A Mlečani su trebali silu drveta, ne samo za brodogradnju, već i za palafite, na kojima su se u lagunama podizale monumentalne njihove palače i crkve.

I Genovežani su neko doba povlačili drvo iz naših strana. Senjani su još u XIII. stoljeću dobavljali građevno drvo za Genovu. Venecija je htjela g. 1294. to spriječiti. A kako je Senj bio vrlo važna trgovačka luka, Venecija je već od početka XIV. vijeka u njemu držala svoga konzula. Senj je imao tada svoje vrsno brodogradilište: tako g. 1309. mletačka vlada piše svome konzulu u Senj i preporučuje mu odaslanika, koji je tamo dolazio, da dade za nju graditi nekoliko f u s t a; to su bile brzoplovke nalik

galijama, niske, s jednim jarbolom, dva jedra, na 22 vesla po boku. A da su vesla dobivali Mlečani iz Senja, dokazuje njihov ferman iz g. 1363., kojim se je strogo zabranjivao izvoz vesala, kupljenih u Senju, ma bilo kuda, osim u Veneciju; dok opet imamo i spis iz g. 1375.. kojim Mlečani podjeljuju Krčkim knezovima zajam od 2.000 dukata, uz uvjet, da njima prodadu sva vesla, što se na njihovu području izrade.

U Srednjem se Vijeku spominju i neki golemi brodovi, od kojih jedan bijaše španjolski, a drugi turski. Alfons, kralj aragonski, dade polovicom XV. stoljeća sagraditi golem brod, od kakvih 4.000 tona, ali taj brod ne bijaše uporabiv. Za taj bijaše čuo Muhamed II., te i on naloži svojim brodograditeljima, da po uzorku jednoga zaplijenjenog genoveškog broda sagrade daleko veći brod, nego li bijahu obične galije, po prilici od 3.000 tona. Ali i taj Muhamedov, kao i onaj Alfonzov, ne ostavi nikad svoje luke. Tom prilikom napominjemo, da je Muhamed II. bio osnovatelj pomorske sile turske. On je odmah poslije osvojenja Carigrada, dok je podigao dardanelske utvrde, osnovao i više brodogradilišta, u kojima su u početku radili samo kršćanski majstori i zanatlije, nekoji kao poturice, drugi namamljeni masnom zaslužbom. Sva je sreća za kršćanski svijet, što nasljednici Muhameda II. nisu imali smisla, niti su osjećali nagnuća za veći razvitak svoje pomorske sile. Koliko su je ipak bili razvili, bila je skršena od kršćanskih saveznika g. 1571. kod Lepanta. Turci su tad izgubili više od dvije stotine brodova.

Malena bijaše u srednjem vijeku razlika između ratnoga i trgovačkog brodovlja, budući da su i trgovački brodovi, izuzevši one, koji bijahu namijenjeni najkraćoj obalnoj plovidbi, bili prisiljeni da plove oboružani, da se do potrebe opru neprijateljima i gusarima. Stoga se je mogla nazvati pravim ratnim brodom jedina galija, premda su kojiput i nju pretvarali u „laridu", t. j. u trgovački brod, kad bi joj oduzeli najveći broj veslača i kad bi joj umnožali jedra. Pače pomorske su talijanske republike običavale u mirno doba iznajmljivati dio svoga brodovlja trgovcima. Ta najamnina ne bijaše visoka. Takvi su se brodovi u Mlecima svake godine javno dražbovali, a trgovci i najbolji nudioci plaćali su neznatan iznos. Vladama bijaše glavno, da se netko brine za uzdržavanje broda.

Pravi tip trgovačkog broda bijaše tako zvana „cocca" ili „nava", na koju se moglo ukrcati više tereta, nego li na vitku i plitku galiju, a kako ne imađaše vesala, ne trebaše ni brojne momčadi. I ne samo da se je „nava" održala u tom svojstvu, već se je i ona prometnula u ratni brod. U početku je služila u ratu za prijenos tereta, dok nije najzad postala pravi linijski brod.

Po veličini je bilo u ono doba navâ velikih dimenzija

Tako se u ratu, što su ga g. 1380. vodili Genovežani s Mlečanima, spominje, da su ovi blizu Roda zaplijenili genovešku navu na tri palube i 300 ljudi, što su sačinjavali njezinu momčad. To nisu bili sami mornari, već je bilo i vojnika, koje su u ratno doba običavali ukrcati i trgovački brodovi, da se uspješnije opru slučajnoj navali neprijatelja. Svakako brod, koji je mogao, osim tereta, da ukrca za dulji put toliki broj ljudi, valja da je bio doista velik.

XXXI.

Pomorske sprave u srednjem vijeku.

Nautička znanost u srednjem vijeku nije osobito napredovala. Ali se ipak taj vijek može podičiti možda najvažnijim pronalaskom, bez kojega se pomorstvo uopće ne bi razvilo. To je pronalazak k o m p a s a (bussola).

U Evropi se poznavala već u XI. stoljeću neka vrsta kompasa, koji su uveli Arapi, t. zv. v o d e n i k o m p a s, jer mu je magnetska igla plivala na vodi. Ta je sprava bila vrlo jednostavna, ali nedotjerana i nesigurna. Posudu punu vode postavljali su na mjesto, zaštićeno od vjetra. Magnetsku su iglu nadijevali na trščicu ili slamku, tako da su obje zajedno stvarale križić. Takva je igla, kod mirna mora i u normalnim prilikama, pokazivala svojim šiljkom na Sjever; ali ako bi se brod samo malo nagnuo ili stresao, voda bi se uskomešala i igla bi izgubila svoj prirodni položaj. S toga nije čudo, što takav kompas nije mogao da oduševi pomorce toliko, da bi se mirno otisnuli na pučinu.

Oko g. 1303. došao je F l a v i o G i o i a, pilot, rođen u selu Positano kod grada Amalfi, na misao, da bi se nesigurnosti magnetske igle moglo doskočiti tako, kad bi joj se središte postavilo na nepomičan stalak, te bi ona ostala u ravnovjesju, ali tako, da se može slobodno okretati. Tom je zamisli taj skromni pilot postao jedan od najzaslužnijih pomoraca i dobrotvora ljudskoga roda. Ali time, što je magnetska igla vodu zamijenila nepomičnim stalkom, nije taj pronalazak još bio potpun. Upotpunio se istom onda, kad je Gioia, ili netko drugi (jer se za slavu potonjih dodataka otimlju i Englezi, i Francuzi, pa i Nijemci,) dodao stalku i vjetrulju (rosa dei venti), koja u početku bijaše razdijeljena u 16, kasnije u 32 romba, i sve zatvorio u kutiju sa staklenim poklopcem. I kako je ta kutija bila iz šimširova drveta,

a to se drvo zove talijanski b o s s o, nazvala se i cijela sprava b o s s o l a, pa b u s s o l a, kasnije k o m p a s.

Ipak kako čovjek već po prirodi zazire od novotarija, u XIV. su stoljeću rijetki pomorci upotrebljavali na brodu kompas, a bilo ih je još u polovici XV. stoljeća, koji su od njega zazirali.

Osim usavršenja kompasa u XIV. su se stoljeću, s razvitkom mehanike, poboljšale i ure ili časovnici. Ipak je pješčana ura, t. zv. a m p o l l e t t a, koja naznačivaše svako pola sata, ostala još dugo u upotrebi na brodu. Ta je sprava stajala do kompasa, a kormilarova zadaća bijaše, da pazi na onaj trenutak, kad će iz sprave pasti zadnje zrnce pijeska, da je tada preokrene i da zazvoni brodskim zvonom, te da na pilotovoj ruži zabilježi smjer, u kojem je on to pola sata kormanio, i da se uzmogne izračunati smjer prevaljenog puta.

Pilotova ruža bijaše okrugla tablica s ručkom. Na njoj bijaše nacrtana vjetrulja; a na crti svakoga pojedinog vjetra, od središta prema rubu, bijaše probušeno osam škuljica, u koje se redom zadijevao znak za naznačivanje smjera, u kojem se je kormanilo ona četiri sata, što je svaka straža trajala. Prva se polovica sata bilježila tako, da se je zadjenuo znak u škuljicu najbližu središtu. Ta se je sprava sačuvala do našeg doba.

Dok su se za određenje i izračunavanje smjera plovidbė pomagali pilotovom ružom, prevaljeni su put izračunavali nekom vrsti b j e g o m j e r a (solcometro), koji nam, što se djelovanja njegova tiče, u tančine nije potpuno poznat.

Astronomskih sprava, ako se izuzme a s t r o l a b i j, ne bijaše uopće. Ni za tu se spravu ne zna, tko ju je iznašao. Bila je nesavršena, a imala je svrhu, da s pomoću opažanja zvijezda odredi geografijsku širinu, na kojoj se brod nalazi. Počeli su je upotrebljavati u plovidbi za Ivana II. portugalskog u XV. stoljeću i s njegovom se je pomoću, kad su se složile t. zv. deklinacione tablice za svaki dan, mogla u tili čas odrediti udaljenost od ekvatora.

Astrolabij su g. 1499. zamijenili t. zv. b a l e s t r i l j o m, a tek je polovicom XVIII. stoljeća, primjenom Newtonovih otkrića, astronom Halley iznašao oktant i sekstant, i tako postigao, kod pomorskih opažanja, točnost, na koju se prije nije moglo ni pomisliti.

XXXII.

Obrana lukâ u srednjem vijeku.

Starodavni običaj Atenjana, da podmorskim koljem zakrče neprijateljskom brodovlju ulaz u svoje luke, nije se napustio ni u srednjem vijeku. Naravski, u dubljim lukama je to bilo neprovedivo, jer ne bijaše uopće moguće, da se zabiju u duboka dna balvani, koji bi dopirali do površine vode, a da ih ne rasklimaju morske struje i morsko valovlje.

Ipak u srednjem vijeku bijaše općenitiji običaj, da se ulaz u luke zatvori debelim željeznim lancima. Ti ne bijahu vidljivi, a bijahu čvrsto rastegnuti na ulazu od jednoga kraja do drugoga. Ako je ulaz u luku bio preširok, i njega su zatvarali lancima, ali su ti lanci bili privezani za više nizova debelih greda, koje su plivale i nisu dopuštale, da lanci potonu, već su ostajali rastegnuti. Pred tim nizovima greda visjele su spuštene u vodu velike debele mreže, dok su iza njih, u samoj luci, bili poredani i skupa vezani veliki brodovi, sa spravama za hitanje kamenja i komada željeza.

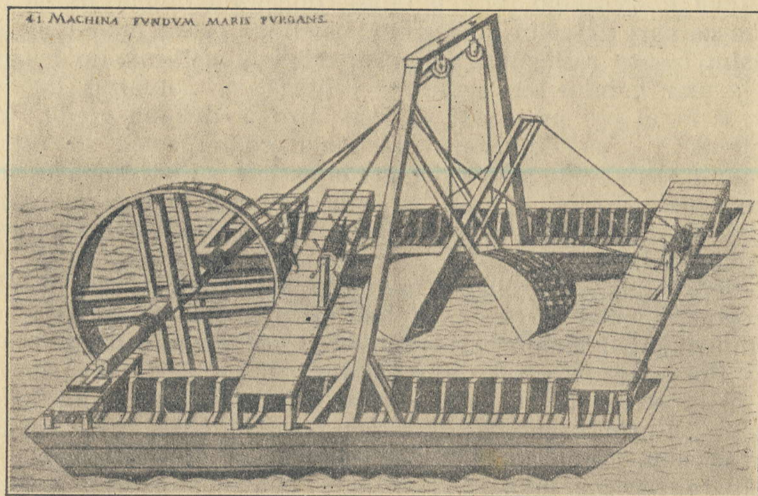
Neprijatelj, da prodre u tako zakrčenu luku, morao je čekati na pogodan vjetar; a tada, s vjetrom u krmu, nastojao je, da udarom najjačih i najbržih svojih brodova, raskine mreže i sam lanac. Posve je prirodno, da su ljudi tražili da nađu kakvu spravu, koja bi mogla te lance jednostavno prerezati, pa se doista čita, da je neki Karlo Noceti, genovežanin, po zanimanju kovač, iznašao takvu spravu, kojom su g. 1285. Genovežani presjekli lanac, što je zatvarao ulaz u luku grada Pise, i tako je opustošili. Komade su toga lanca donijeli sa sobom u Genovu, pa su ih objesili na gradska vrata i po crkvama. I tu su ti trofeji ostali punih šest stotina godina, sve do g. 1860., kad su ih povratili Pizancima.

Zakrčivao se ulaz u luke i velikim brodovima, koji su ležali čvrsto na svojim sidrima. To je možda bilo najuspješnije sredstvo, pa je stoga trebalo, da neprijatelj, u tamnoj noći, pošalje kradimice najvještije ronioce, koji su imali zadaću da prepile užeta onih sidrâ. Ako im je to uspjelo, onda je takav brod najedared postao lutkom struja i valovlja i nije više mogao braniti ulaz u luku. Nešto tako se dogodilo g. 1420. u luci grada Bonifacio na otoku Korzici, u ratu između Alfonsa V., kralja aragonskog i Genovežana.

* * *

Č i š ć e n j e l u č k o g a d n a također je nekakva vrsta obrane luke, koliko je štiti od zamuljivanja i čini, da se u njoj trajno održi dubljina nužna za pristajanje brodova, dakle sposobnost za morski

promet. Da Venecija nije ustrajno čistila dno svojih laguna, bila bi je neminovno snašla sudbina Ravene, koja je u carsko rimsko doba bila pristanište jadranske rimske flote, a danas je daleko od mora desetak kilometara. — Da li su stari Grci i Rimljani imali kakve „jaružare", mi danas ne znamo; sva je prilika da nisu. Ali da je Venecija imala takvih strojeva, barem u drugoj polovici srednjega vijeka, ne može biti sumnje. Venecijanske su se jaružare tijekom vremena usavršivale, dok nisu dobile oblik, kakav nam prikazuje naša slika otisnuta u jednoj knjizi o strojevima štampanoj u Mlecima g. 1617. (sl. 27.).



Sl. 27. „Jaružara" iz XVII. stoljeća.
(Po bakrorezu Fausta Vrančića iz g. 1617.)

XXXIII.

Stega na brodu u srednjem vijeku.

Čini se, da u srednjem vijeku ne bijaše dugo vremena nikakvih propisa za stegu na brodu. Istom g. 1293. nalazimo vrlo oštar propis za mletačko brodovlje, ali i taj se odnosio više na kukavičluk u ratno doba, nego li na pravu stegu na brodu. Te je naime godine Veliko Vijeće donijelo zaključak: Ako bi koja galija, kad admiral izda pojedinim zapovjednicima znak za navalu

na neprijatelja, umakla s bojišta, imaju se njezin zapovjednik, kapetan i kormilari odmah smaknuti; ako se pak ne bi mogli uloviti, imaju se osuditi na doživotno progonstvo i zapljenu imetka. Taj je zakon postao kasnije općenit za mornarice svih država.

I Genovežani su uvrstili nekoje propise u svoje statute iz g. 1339. i 1441., i ti su propisi predviđali kaznu globe za nekoje prekršaje na brodu. Ali da se je na njihovim brodovima inače vršila najstroža stega, dokazuje jedna epizoda iz g. 1346. Genova je tad poslala u grčki arhipelag Šimuna Vignoso sa 34 galije, da opet osvoji negdašnju koloniju Skios. On je to sretno izvršio i momčad se njegova iskrcala na otok. Kako je baš tada grožđe bilo dozrelo, a rod je bio te godine obilan, zabrani on strogo vojsci ubrati i jedan samo grozd, uz prijetnju, da će javno biti bičevan svaki, koji bi se proti toj zabrani ogriješio, jer „zaslužuje ropsku kaznu svaki onaj, koji ne zna da zapovijeda samomu sebi". Toj se zabrani pokorila sva momčad osim admiralova sina, kojemu nije bilo dosta da nabere grožđa, već ga je, u svojoj lakoumnosti, i zobao na očigled nekojih momaka. Otac ga dade uapsiti, zatim voditi po gradu i bičevati, a pred njim je stupao telal, koji je iz svega grla vikao: „ovako se kazni onaj, koji krade prijateljskom narodu".

Mornari psovači i kradljivci obično su prolazili kroz šibe „od krme sve do prove". Za manje se je prekršaje kaznilo novčanom globom i drugim kaznama, prema odredbi admiralovoj.

Kod ostalih mornarica, osim talijanske, postojale su svakojake grozne kazne, između kojih je bila najstrašnija ona, kad bi osuđeniku vezali ruke i noge, pa bi ga užetima, onako svezana, provukli ispod broda s jednoga boka na drugi.

XXXIV.

U kakvim se je prilikama plovilo u XV. stoljeću.

Nije lako danas uopće predočiti, kako su plovili oni veliki pomorci XV. stoljeća, kojima kulturni svijet toliko duguje. Onodobna navigacija ne bijaše ničim olakoćena osim kompasom, koji na onim drvenim brodovima i s onakvim teretima nije trebao nikakve kompenzacije (sl. 28.). Inače su pomorca pratile nebrojene poteškoće i goleme opasnosti. Stoga kod prvih početaka oceanske plovidbe pomorac bijaše izložen trajnoj kušnji, a bez ikakova iskustva.

Ali i pomorac, kao i svaki čovjek, bijaše po naravi pri-

stupačan i svakojakim sugestijama. O nepoznatom oceanu, „moru tmine", kako su ga nazivali, kolale su najnevjerojatnije izmišljotine, koje ni pričama skoro ne bismo mogli nazvati. Uz to su se ponavljale i fraze i poslovice, koje su odbijale od plovidbe; pričale se svakojake bajke o nesavladivim opasnostima, o nevidljivim grebenima i pličinama, o strujama i prudovima, o morskim nakazama, koje samo proždiru, do čega dođu. A sve se to izmišljalo i uveličavalo, ne samo da kapetanu bude teže naći brodsku momčad, već da se i najodvažniji kapetan odbije od plovidbe u krajevima, gdje drugi pomorci ne bijahu poželjni. Takve nepoželjne pomorce trebalo je zastrašiti nepoznanicama bajnog Oceana.

U takvoj sebičnoj raboti, u doba otkrića isticali su se Portugalci i Španjolci, baš onako, kao što su to radili u staro doba Feničani, koji su morskim prolazima i rtovima nadijevali najstrašnija imena: „vrata smrti", „rt sprovoda" i dr., i izmišljali priče o pomičnim pećinama, koje se, kad među njih dospije brod, jednostavno sklope, stisnu ga i potpuno zgnječe. Ni portugalski ni španjolski kapetan nije smio nikomu odati, kuda će otploviti, a iza povratka nije smio javno govoriti ne samo o smjeru, kojim je plovio, već ni koliko je puta prevalio. Takovo što ne bi se doduše moglo opravdati, ali bi se moglo pojmiti s obzirom na čovjekov egoizam. Ali, što se ne da ničim opravdati, jest to, da su Španjolci naumice širili među pomorce ostalih naroda krivo risane karte, ne bi li se upropastili brodovi onih naroda, koji bi njima mogli postati takmaci na moru, ili bi htjeli tražiti putove, koji bi i njih doveli do „mirodijskih otoka".

To spada, recimo, na duševne utjecaje, na atmosferu, u kojoj su pomorci u ono doba živjeli. Ali, kakve sve ne bijahu prilike materijalne na onima slavnim karavelama! Higijena nije uopće dolazila u obzir. Obilja se na brodu nije baš nikakova poznavalo, jer zalihe bijahu slabe, često nedostatne. Hrana, u pogledu kakvoće kukavna, a nikad obilna. Voda se je redovno pokvarila. Pa ipak su se pomorci usuđivali srtati na valove oceana, da se čitave mjesece bore i s nestašicom najnužnijih stvari, i sa zlobom i kukavštinom ljudi, kao i s bijesom elemenata. Njima je lebdio pred očima jedan cilj: da otkriju novi kakav kraj, da donesu u domovinu nepoznatih proizvoda, da nakupe blaga, da obogate sebe i svoje.

Ne da se porediti život i brige kapetana jedne karavele onoga doba s položajem i prilikama kapetana, ne na parobrodu, već ni na modernom jedrenjaku. Gdje su danas one teške brige, muke i svakovrsne tjeskobe, što su ih morali da podnesu, iskuse i preture kapetani i piloti negdašnjih slavnih karavela! Danas se pola svijeta natječe međusobno, tko će bolje i uspješnije olakšati

zadaću pomorskoga kapetana. Natječu se astronomi, hidrografi i meteorolozi, svaki u svojoj struci, da mu to olakšaju i omoguće što sigurniju plovidbu. Današnje su pomorske karte nevjerojatno dotjerane, moglo bi se reći, savršene. Tu su upotrebljeni rezultati oceanografije, batometrije, pa i anemometrije. Danas kapetan ima na raspolaganje divne kronometre, savršene sekstante, tablice o vjetrovima i strujama. Danas su mu pri ruci svakojake upute



Sl. 28. Tip velikoga oceanskog broda krajem srednjega vijeka.

u kalkulaciju; on još na kraju, prije polaska, čita brzojavna upozorenja, pače formalne predoglase o olujama; ako li je pak već otplovio, pa ima na brodu brzojav bez žica, on će putem doznati za nevrijeme, na koje bi mogao da nabasa, kad bi se držao stanovitog smjera, i dobit će upute, kako će umaknuti ciklonu i samom orkanu. Danas moderni kapetan dobiva tlocrte svih luka na svijetu, i ako treba, njegov će mu brod u ne-

poznatu luku uvesti, u njoj ga usidriti i privezati, pilot, koji je zato uvijek spreman. Danas pomorac raspolaže plovidbenim kartama, na kojima su već unaprijed nacrtani ponajglavniji smjerovi plovidbe u najveće luke, i na kojima su naznačene najzgodnije točke za prijelaz preko ekvatora, da se, prema raznim godišnjim dobama, izbjegne opasnim i dugočasnim ekvatorskim tišinama. Danas pomorac u svima kulturnim krajevima ima noću svoj put rasvijetljen nebrojenim svjetionicima, pa ako pogleda u razne popise njihove, može u najtamnijoj noći, bez računanja, odrediti točku, na kojoj mu se onaj čas brod nalazi. Danas su točno matematički proučeni zakoni alizejskih vjetrova; proučeni su orkani, tornadosi u Antilama, kao i tajfuni u kitajskim morima; i sve ono, što je u prošlim stoljećima znalo uzrokovati propast velikog broja brodova, danas se, sa svim pomagalima, kojima pomorac raspolaže, može učiniti neškodljivim, pa se mogu spasiti i dragocjeni životi putnika i mornara, a i milijunske vrijednosti brodskog tereta. Koliko li je puta nehotice propušteno promatranje barometra uzrokovalo prave katastrofe na moru? A sredovječni pomorci barometra nisu mogli ni da naslute. Jež ili kornjača njima su proricali promjene vremena! Kako li pak izgledaju danas obale u svim stranama svijeta, kad se poslije zapada sunca upale svijetla na semaforima i svjetionicima, onima najvećim pa sve do raznovrsnih najmanjih, do čednog fenjera! U prošlim stoljećima obići u noći jedan rt, izbjeći jednu pličinu, unići u jednu luku, bilo je skopčano s najvećim rizikom; danas se to obavlja i u ponoći kao u po bijela dana. Čak i protiv magle današnji pomorac raspolaže sredstvima, koja doduše ne mogu da mu još obezbijede puta, ali ipak omogućuju, ako i sporiju, plovidbu: osim zvonjave zvonova tu su i sirene i na parobrodima i kod velikih svjetionika, pa automatske zviždaljke, pa sprave za prisluškivanje šuma broda, koji se približuje i upozoruju na opasnost, a svemu tomu u prošlosti, osim zvuka brodskog zvonca, ne bijaše ni traga.

Voda, koja je čovjeku na moru jednako nužna kao i na kopnu, danas se čuva u željeznim škrinjama, tima najhigijenskijim cisternama. Njom se nikako ne može porediti ona, koju su pili ondašnji pomorci, a čuvala se u bačvama. Ta se je voda u tropskim krajevima redovito pokvarila i usmrdjela. A hrana? Kad je bilo na onim brodovima za momčad svježeg mesa, kad li svježeg kruha, a kakve li su bile konzerve? Sve je to u ono doba bilo na duljoj plovidbi nepoznato! I kad se sve to uzme u razuman obzir, onda su nam jedan Diaz, Vasco da Gama, Corte Real, Gaboti, Cabrali, a pogotovo Kolombo, ne samo heroji, već i gorostasi, brončana tijela, neustrašiva duha i željezne volje. To bijahu muževi, koji su svojom moralnom snagom

vladali nad svime i svladavali sve poteškoće: spram njihovih patnja i muka život današnjeg pomorca može se nazvati uživanjem. Pa i onda, kad je koji od onih slavnih pomoraca otkrio koju novu zemlju, nije on znao, čime će ga ona obdariti: blagom ili bijedom, zdravljem ili bolešću. Sve je išlo na njihov rizik: oni su morali svojim znojem, često puta i krvlju ispisati tvrdu knjigu iskustva za one, koji će doći poslije njih; dok danas pomorac plovi sigurno, ako je oprezan, a uvijek udobno, jer za to skrbe drugi. Prije brod bijaše leglo svake bolesti, danas liječnici propisuju često plovidbu po moru, da bolesnik ozdravi, da se slabi oporavi!

XXXV.

Običniji tipovi broda u srednjem vijeku.

Osim dosada spomenutih tipova broda spominje se u srednjem vijeku još sva sila drugih. Navest ćemo ih nekoliko. Imena su ponajviše talijanska, jer su u to doba imale prvenstvo na moru talijanske pomorske republike.

„Barbotta“ (barca a botte) bijaše linijski brod, kojemu paluba bijaše zaštićena željeznom pločom. Prvi, koji su je upotrijebili, čini se, da su bili Španjolci. U doba križarskih vojna paluba barbotte bijaše prekrita debelim kožama.

„Brigantino“ bijaše od XII.—XVI. stoljeća manji brod na vesla, brz, sa dvanaest ili četrnaest veslačkih klupa. Imađaše i dva jedra: jedno trouglasto, drugo četverouglasto. U novom vijeku „brigantin“ bijaše samo jedrilica. Ime joj potječe od „brigante“, što znači razbojnik, jer su je usavršili baš morski razbojnici, da umaknu progoniteljima.

„Brulotto“ znači ognjena lađa. U srednjem se vijeku spominje prviput u ratu Alfonsa V. protiv Genove, radi otoka Korzike, g. 1420 Genoveški dužd Tommaso Fregoso dade napuniti jednu manju lađu upaljivim materijalom. Za nju je bio privezan čamac. Kad je dunuo pogodan vjetar, razapeše na njoj jedra, i ona krene na čelu genoveškog brodovlja protiv aragonske flote, koja se je svrstala u bojni red. Kad je dospjela do neprijateljskih brodova, njezinih par momaka zapali teret i poskače u čamac, koji se u tren oka otisne od ognjene lađe. Nju je vjetar nosio protiv aragonskog brodovlja, koje je, u brizi, da joj se ugne, dospjelo u velik nered, i tako dužd Fregoso iznese pobjedu.

„Bucintoro“ bijaše najsjajniji brod mletačke republike. Taj nije nikad isplovio daleko od laguna (sl. 29.). Služio je za naj-

sjajnije svečanosti na moru, kao n. pr. za „duždevo vjenčanje s morem", što se obdržavalo na Spasovo. Na bucintoru su Mlečani vozikali po lagunama strane vladare, kad je koji pohodio njihov grad. Bucintoro bijaše dug tek 30 metara, širina mu je iznosila 7, a visina 4 metra. Na svakom je boku imao po 20 vesala, a na svakom veslu po pet ljudi. Veslači su bili pod palubom. Na palubi bijahu luksuzna sjedala za senatore i inostrane poslanike; na samoj pak krmi pozlaćeno duždevo prijestolje, obloženo svilom i baršunom, a ukrašeno grimizom. Čitav brod bijaše raskošno ukrašen stupovima, rezbarijama, pozlatom i svakojakim nakitom. Ime mu dolazi od „bucio d' oro", a „bucio" „burchio" ili „burcio" znači talijanski brod; dakle „zlatni brod", a takav je i bio.

„Drakkar", najstariji tip normanskog broda. Bijaše prilično dug, a plitak, s 20 do 30 veslača, s jednim jarbolom i jednim jedrom. Pramac se svršavao izdjelanom zmajevom glavom; odatle mu i ime.

„Fregate" u srednjem vijeku bijahu lagani brodovi na vesla, s jednim jarbolom i jednim jedrom. Manje bijahu pače bez palube; odatle im i ime, jer je u starini „aphractum" značilo baš to. Bile su brzoplovke, pa su služile kao „aviso" u ratnoj mornarici U novom su vijeku tim imenom prozvani veliki ratni brodovi.

„Fusta" se zvala brzoplovka, nalik galiji. Bijaše niska, s jednim jarbolom, dva jedra i 18—22 vesla po boku.

„Saettia", brzoplovka prvoga reda. Ime joj znači: brza poput strijele. Imađaše vrlo duga vesla i tri velika trouglasta (latinska) jedra.

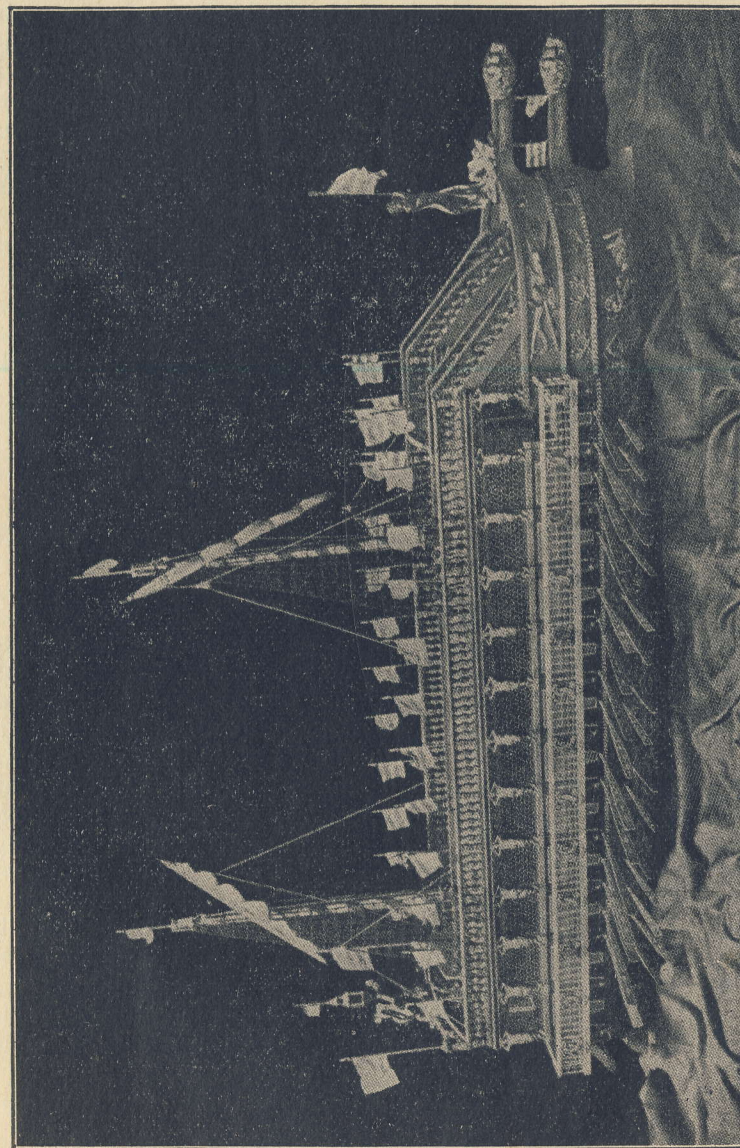
„Gatta" se zvala velika đemija s bodežem (sijekiljem). Imađaše do stotinu vesala, po 50 na svakom boku.

„Gumbaria" i „buzzonave" ili „bucio" bijahu posebni tipovi mletačkih brodova sa dva jarbola. Ti brodovi bijahu samo na vesla.

„Ippogogo" bijaše veliki teretni brod, a služio je za prevoženje vojske i konja (odatle mu i ime). Imao je odmah nad skorupom velika vrata, kroz koja su se krcali konji i stoka. „Usciere" bijaše sasvim nalik „ippogogu". Služio je za prevoženje konja, kolija i strojeva. Naziv mu potječe od riječi „uscio", što znači vrata, koja obično bijahu ispod krme. Kad se je teret ukrcao, ta su se vrata zabrtvila.

„Karaka" (caracca) bijaše velik ratni brod. U srednjem su ga vijeku upotrebljavali poglavito Talijani i Španjolci. Obično je ovakav brod imao na palubi čvrst toranj, kao u staro doba rimske liburne, s kojega su se hitali projektili preko bedema opsjednutoga grada.

„Karavela" je svakako najslavniji tip sredovječnog broda,



Sl. 29. Najsjajniji mletački brod na vesla „BUCINTORO", duždu na raspolaganje.

jer je s takvim brodom otkrit i Rt Dobre Nade i Novi Svijet. Riječ karavela dolazi od novogrčke riječi „karabi", što znači brod (odatle naša: korablja). Talijani su takav brod najprije zvali carabella, pa caravella. Imala je četiri jarbola, od kojih su tri imala latinska trouglasta jedra, dok je četvrti bio zadjenut na pramcu, ali vrlo nagnut. Karavele bijahu lagani brzi brodovi, a nosili su oko 100 do 200 tona najviše. Čini se nevjerojatno, da su se s tako malenim brodovima mogle poduzeti one smione plovidbe u neizvjesnost, a koje su promijenile lice svijetu.

„Palandra" ili Palandaria zvali su Turci svoje velike transportne brodove, koji su služili poglavito za prevoženje konjaništva. Ali tako su ih nazivali kršćanski pomorci, dok su ih Turci zvali u svojem jeziku „At gemisi". Ostale su svoje teretne brodove, veće, Turci zvali m a u n a, a manje k u k e.

„Pinko" (Pinco) (sl. 20.), u porabi kod Genovežana i Katalanaca, imađaše tri jarbola: prveni jarbol bijaše jako nagnut. Saracenski p i n c o bijaše gusarski brod sa 200 momaka i 10—12 topova.

XXXVI.

Otkriće Novoga Svijeta.

Posmatramo li otkriće Amerike s gospodarskoga gledišta, moramo priznati, da znamenitijeg događaja za stari kontinent ljudska povijest nije zabilježila. Prema tomu Krištof Kolombo, koji je taj događaj omogućio, založivši za njega čitav svoj život, boreći se najprije s neznanjem, a onda i sa zlobom nebrojenih protivnika, svojih suvremenika, osigurao je sebi aureolu najslavnijeg pomorca i zajedno možda najvećeg dobrotvora ljudskoga roda.

Kolombo je rođen u Genovi g. 1446. ili 1447. Otac mu bijaše po zanatu vunar. O mladim njegovim godinama ne znamo ništa; jedino znamo, da je s 14. godinom života počeo ploviti. U svojoj 24. godini zapovijedao je jednim brodom kralja Renata Anžuvinca, kad je ovaj ratovao s Alfonsom Aragonskim.

Oko g. 1476. nastanio se u Lisabonu, pa je iduće godine sudjelovao u jednoj ekspediciji u sjeverna mora sve do bajne Thule. Poslije toga je plovio češće do Madeire, u Puerto Santo i dolje do Gvineje. Kad nije plovio, risao je pomorske karte, da utrškom prehrani ženu i sina; inače je učio i razmišljao.

I doista, na osnovi svojih opažanja kod plovidbe, rišući pomorske karte i proučavajući stare sustave, stvorio je Kolombo

osnovu, koja mu je osigurala najslavnije ime, dok bude svijeta i vijeka. Misao, koja bijaše u njem sazorila, može se izraziti ovako: „ako se plovi prema Zapadu, mora se dospjeti u Istok", t. j. i zapadnim putem može se dospjeti u „zemlju mirodija". Ta njegova misao bijaše najtočniji zaključak, do kojega ga je moglo dovesti njegovo nepokolebivo vjerovanje u sferički oblik naše Zemlje, a možda nije bilo u Evropi ni pet ljudi, koji su tada u to vjerovali.

Potpuno osvjedočen o ispravnosti svoje osnove, koja ga bijaše sasvim osvojila, poželio je još da čuje i mišljenje vrsnog učenjaka, suvremenika, priznatoga kozmografa, Paola dal Pozzo Toscanelli, iz Firenze. On mu o stvari pisa, a ovaj mu odgovori, da potpuno odobrava „plemenitu i veliku njegovu želju, da dospije u zemlju mirodija", pa da ga u toj nakani i od svoje strane osokoli, posla mu na dar pomorsku kartu, na kojoj je sam narisao stari kontinent, od Portugalske do Kitaja, s Atlantikom po sredini, kao da je kakav golemi morski kanal.

Kad je Kolombo dobio odobrenje s tako odlučne strane, dođe, na osnovi Toscanellijeve karte i vlastitog računanja,—koje se, u pogledu dužinskih stupnjeva osnivalo na golemim pogrješkama, — do zaključka, da između Kanarskog otočja i Istočne Azije nema više od 1100 španjolskih milja, (3.300 morskih milja). Ta udaljenost, proračunao je, dala bi se preploviti za kakvih 25 dana, ploveći, u normalnim prilikama, uvijek istim smjerom. A to je bila golema pogrješka, i njegova i Toscanellijeva. Mi je možemo doista nazvati „sretnom pogrješkom", jer, da je kojim slučajem Kolombo mogao točno izračunati onu udaljenost, vidio bi, da od Kanarskog otočja do istočne Azije imade više nego dva puta onoliko španjolskih milja, naime preko 9.000 morskih milja, a na takvu se plovidbu ne bi ni on, ni tko drugi nikad odlučio. Bilo bi to doista ne smiono, već ludo poduzeće.

Ali, kad je njime potpuno ovladala njegova, u korijenu ipak ispravna osnova, nastalo je teško pitanje: odakle sredstva? Tko će dati brodove i ljude za takvo poduzeće? Zato su se mogli zagrijati samo oni, koji su vjerovali u sferičnost naše Zemlje, a tih uopće ne bijaše među mogućnicima onoga doba! Kolombo se obrati najprije svojoj otadžbini, republici genoveškoj. Ali, tadanja Genova nije više bila ni jaka ni bogata. Pad Carigrada pod Osmanlije bijaše skoro uništio njezinu trgovinu s Levantom. Stoga mu Genova odgovori niječno. Tad se obrati drugim državama: Portugalskoj, Engleskoj, pa Francuskoj. Sve utaman!

G. 1486. pođe u Španjolsku, gdje je imao da iskusi i ljutu bijedu. I tako, gladan i iznemogao, pokuca g. 1491. jednog dana na vrata samostana de la Rábida u Palosu, da ga nahrane u ime Božje. Na svu sreću bijaše starješinom u samostanu bogoljubni

i umni fratar, Ivan Perez de la Marchena. On sasluša neznanog putnika, ponudi mu gostoljublje u samostanu, i kad se je osvjedočio o logičnosti Kolombove osnove, uputi ga u Madrid s toplom preporukom na svog prijatelja, ispovjednika kraljice Izabele Kastilske, supruge kralja Ferdinanda Aragonskoga. Živeći o svojem radu, a često i o milostinji dobrih ljudi, Kolombo je strpljivo čekao čas, kad će ga saslušati vladarski par. Konačno je i to dočekao, i on im razloži potanko svoju osnovu.

Kako je tad sveučilište u Salamanci slovilo nadaleko kao skup najumnijih i najučenijih ljudi, kralj Ferdinand predloži osobitom povjerenstvu glasovitih kozmografa i astronoma toga sveučilišta Kolombovu osnovu, neka se o njoj izraze. Ali to povjerenstvo, ne vjerujući u mogućnost opstanka antipoda, proglasi konačno tu osnovu „neosnovanom i neprovedivom".

Kolomba je takav sud silno rastužio; ali još nije očajavao. Nije mu preostalo, već da se povrati k svojim samostancima u Palos. Sreća Božja, što se je na njih namjerio, jer inače ne da se ni nagađati, kada bi se bio otkrio Novi Svijet.

U zgodan čas, kad je narod španjolski plivao u oduševljenju, što se je sasvim i za sva vremena riješio nekrsta, odvede Kolomba sam otac Perez k vladarima, i ovi se konačno sklonuše, te odrediše, da se baš u Palosu imadu opremiti i predati Kolombu tri broda; a odabrali su zato Palos, jer su tamošnji žitelji bili netom osuđeni, da imaju opremiti za kraljevu službu, na jednu godinu, dvije karavele. Vladari još odlučiše, da Kolombo, za sebe i svoje nasljednike, dobije naslov admirala svih zemalja, do kojih dopre, te da će u njima nositi čast potkralja i službu općeg upravitelja. Da uzmogne nadzirati sve pripreme, prispije u svibnju g. 1492. u Palos i sam Kolombo.

Palošani bijahu poznati kao neustrašivi pomorci; ali, kada doznaše, da će se zaploviti oceanom, „morem tmine", kako ga nazivaše predaja, a i same ga karte predstavljahu prepunim groznih nemani, silno se prestrašiše. Uzalud je pater Perez javno u crkvi propovijedao i privatno dokazivao, da su to samo bajke, plod mašte risača pomorskih karata, koji su s takvim slikarijama ispunjali prazni prostor na kartama, jer tim morem još nitko nije plovio; no strah bijaše moćniji od poštovanja, što su njemu iskazivali građani malenoga Palosa. Stoga su zapele sve pripreme; karavele se nisu opremale, nalogu se vladarskom nisu pokoravali. Kad se je u Madridu doznalo za takvo raspoloženje, stiže nalog oblastima Andaluzije, neka se makar silom prisvoji svaki brod, koji bi bio prikladan za Kolombovo poduzeće, i neka se silom primoraju mornari i časnici, da se ukrcaju i da se pokoravaju Kolombu, odveo ih on, kuda mu drago. I tako kraljevski opunomoćenici zaplijeniše jednu karavelu „Pintu"; i kod toga bi bilo

ostalo, da se nije ponudio vrijedni pomorski kapetan, najbogatiji i najpoštovaniji u Palosu, Martin Alonzo Pinzon, da će sa svoja dva brata sudjelovati u Kolombovu poduzeću.



Sl. 30. „Santa Maria", admiralski brod Krištofa Kolomba.

Eto, tako su se opremila tri broda, tri najslavnija broda, što su ikad morem plovila.

Karavela „Santa Maria" (sl. 30.), koju je, na posluh kraljevskim nalozima, opremio grad Palos, imađaše na provi malen

kasar, čestito oboružan petrijerama i spingardama[1]), a na krmi načičkano više lumbardica i malenih mjedenih topova. Imala je četiri jarbola; prva dva s četverouglastim, a stražnja s latinskim jedrima. Na pramcu i niz bokove karavele visjela su sidra: u svemu osam. Vještaci drže, da je takav brod mogao nositi 100—150 naših tona.

Karavela „Pinta“ (sl. 31.) razlikovala se od prve tako, što je bila nešto manja.

Treća karavela, „Niña“ (sl. 32.), znatno manja od prvih dviju, imađaše samo latinska jedra; ali su joj ih putem, na prva dva jarbola, zamijenili četverouglastima. I „Niña“ i „Pinta“ bijahu dobre jedrilice.

Brodovi su nakrcali hrane za godinu dana. Bilo je tu sušene govedine, posoljene svinjetine, baškota, riže, sočiva, vina, ulja, soli i drugog provijanta. Kolombo sve pregleda, izjavi, da brodovi odgovaraju svrsi, i porazdijeli momčad. Zapovjedništvo „Svete Marije“ pridrža sebi i ukrca šezdeset i pet ljudi, same Španjolce, osim dvojice Talijana, jednoga Engleza, jednoga Irca i dvaju Portugalaca.

„Pintom“ je zapovijedao Martin Alonzo Pinzon, a za poručnika je uzeo svoga brata Franju Martina. Momčad se sastojala od dvadeset i devet ljudi, sve samih Španjolaca.

Treći brat, Vincenco Yanez Pinzon zapovijedao je „Ninom“, na kojoj su bila dvadeset i tri momka, također sami Španjolci.

Na sva tri broda bilo je dakle svega sto dvadeset momaka, a čitav je trošak iznosio oko milijun maravedisa, što bi odgovaralo današnjim 30—35 tisuća zlatnih franaka. Španjolska je dobila za tu neznatnu svotu Novi jedan Svijet. Doista, nikad nije novac bio sretnije ukamaćen!

Kad je bilo sve spremno, Kolombo je sa svojim ljudima prisustvovao službi Božjoj. Svi su se ispovjedili i pričestili, a tko je nečim raspolagao, učinio je i oporuku. I tako, u petak, dne 3. kolovoza 1492., kad se je javio pogodan vjetrić, Kolombo izda svoju glasovitu zapovijed: „U ime Isusa Krista razapnite jedra!“ — Taj čas bijaše jedan od najsvečanijih, što ih je povijest ljudskoga roda mogla da zabilježi!

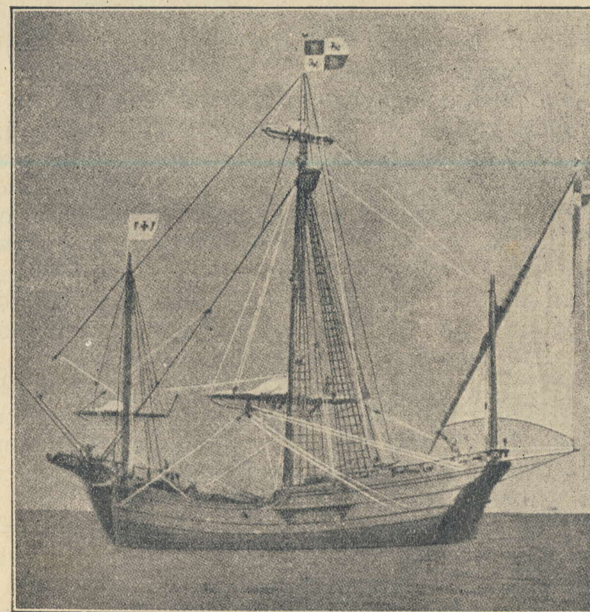
Karavele odjedriše put Kanarskog otočja, odakle je trebalo da se zaplovi ravno prema Zapadu, — put „mirodijskih otoka“ u Istočnoj Aziji!

Sedmi dan poslije odlaska iz Palosa, 9. kolovoza spustiše karavele sidra kod Gomere, jednoga od Kanarskih otoka, i tu se zadržaše sve do 6. rujna. Trebalo je izvesti nekoje preinake

[1]) Petriero = mužar za hitanje kamenja. — Spingarda = malen kratak top; veliki mušket.

na „Pinti“ i upotpuniti opskrbu. Dne 9. rujna ostaviše za sobom otok Ferro, najzapadniji u Kanarijama, a zatim zajedriše morem, kojim dotle, u povijesno doba, ne bijaše zaplovio nikakav brod.

Što se pripovijeda, da je sad Kolombo počeo da bilježi prevaljeni put u dvije posebne knjige, i to u jednoj točno za svoju porabu, a u drugoj skraćeno za svoje ljude, da mu se ne uzbune, ako opaze, da je prevaljeno više puta, nego li on bijaše proračunao, a zemlje ne bi ugledali, — to se sa stručnoga gledišta ne može priznati nikako. Prije svega, prevaljeni put valja da se



Sl. 31. „PINTA“, karavela Krištofa Kolomba.

je bilježio ne samo na „Santa Maria“, već i na „Pinti“ i na „Nini“, pa se bilješke ne bi slagale i svrha se ne bi postigla; dok se opet ne smije ni za čas dopustiti, da zapovjednici drugih dvaju brodova nisu znali izračunavati prevaljeni put. Pa onda, čemu dvije knjige, kad je mogao Kolombo da u jednoj jedinoj bilježi svaki dan stanoviti postotak prevaljenog puta manje, koji je postotak mogao u svojim računima ipak uvijek uzimati u obzir.

Dne 13. rujna, kakvih 200 milja od otoka Ferro, Kolombo prvi put opazi pojavu, koja ga je iznenadila silno, a možda u početku i uznemirila: primijeti naime, da se je magnetska igla u

kompasu odmakla za neki stupanj od smjera k polarnici, pače, da igla sveđ to dalje odmiče, čim se dalje plovi. On je, doduše, kormilarima svojim to zatajio kao i ostaloj momčadi, dok nisu na to oni sami došli promatrajući kompas. — Eto, i prirodni se zakoni mijenjaju u tom dijelu svijeta! Pa ako tako i sama sjevernica gubi svoju moć, tko da ih drugi vodi u onom nepoznatom i neizmjernom moru?

Strah se silni pojavio kod momčadi. Ali Kolombo, miran i dostojanstven, protumači svojim ljudima, da magnetska igla ne stoji u smjeru polarnice, već u smjeru druge neke nepomične točke neba, oko koje se i ona zvijezda kreće. To je razlaganje konačno zadovoljilo njegove ljude, jer su čvrsto vjerovali u njegovu astronomsku vještinu.

Dva dana poslije toga brodovi se nađoše u kraju alizejskih vjetrova, a onda zađoše u nekakvu morsku površinu, prekritu bilinama, koje Španjolci prozvaše „sargazo", odatle „sargasso" i „sargaško more". Ta neizmjerna zelena površina napunila je Kolombove ljude novim jačim strahom. Mornari stadoše otvoreno rogoboriti, zahtijevahu, da se okrenu brodovi na povratak; pače se nisu ustručavali i zaprijetiti pobunom, ako Kolombo ne pristane na njihov zahtjev. On ih je sokolio, obećavao nagrade, pače i zaprijetio kaznama, ako se ne primire. Na svu sreću povoljan ih je vjetar izveo iz sargaškog mora, i strave nestade.

Na večer 6. listopada, Alonzo Pinzon, zapovjednik „Pinte", predloži, da se skrene malo južnije. Kolombo, u početku, nije htio na to pristati; ali kad je opazio jata ptica u južnom pravcu, kao znak, da onamo mora biti nekakvo kopno, naloži sjutradan, da se skrene južnije, pa se tako i plovilo tri dana. Na večer 11. listopada momčad na „Santa Maria" otpjeva, prema svagdanjem običaju, „Zdravo Kraljice", a poslije toga Kolombo oslovi svoje časnike i momčad, istaknuvši, kako im je, po svim znacima sudeći, Božja providnost dotle bila u pomoći, jer su sveđer imali pogodan vjetar, a more mirno. I doda, da je željeno kopno blizu, i da se on čvrsto nada, da će ga ugledati još iste noći. Stoga, neka momci od straže budno paze, a onaj, koji prvi ugleda kopno, osim darova, što ih su obećali vladari, dobit će dolamu iz baršuna.

Te noći nije na sva tri broda nitko oka sklopio. Kolombo, uspravan na šancu od prove, promatraše obzorje. Najedared, oko desete ure, ugleda on svijetlo, koje se je, na razmake, javljalo i skrivalo. Ne vjerujući svojim očima dozove ostale časnike, neka i oni pripaze. Jedan od njih doista opazi svijetlo, koje je odmah i iščezlo. Ipak su još uvijek bili u sumnji, dok nije oko dva sata po ponoći zagrmio top s „Pinte", koja, kako je prva plovila, prva i oglasi, da je na vidiku kopno.

Na sveopći poklik: kopno! Kolombo se od zadovoljstva čas zanio, a odmah zatim pao na koljena, da zahvali Bogu na tolikoj milosti. A kad se uspravio, u njemu se javio opet pomorac. Zapovjedi, da se jedra postave na uval, da se osujeti daljnje napredovanje, i da se pripravi oružje: ta stojali su pred golemom neizvjesnosti!

Ono kopno, za koje je Kolombo držao, da spada istočnoj Aziji, bijaše jedan od Lukajskih otoka, sjeverno od Kube. Jutrom,



Sl. 32. „NIÑA", karavela Krištofa Kolomba.

dne 12. listopada 1492. Kolombo ga proglasi posjedom španjolskih vladara i nazva ga San Salvador. – Bijaše proteklo deset tjedana, što bijaše otplovio iz Palosa, a trideset i šest dana od polaska s Kanarija.

Time bješe otkrita Amerika; ali Kolombo, vjerujući svojoj karti, na kojoj, prema zapadnoj Evropi i Africi bijaše nacrtana Azija, i to njezin istočni dio, bijaše osvjedočen, da je doplovio u Aziju, i to baš na Cipangu, jedan od japanskih otoka, koji mu bijaše nacrtan na Toscanellijevoj karti, pogotovo, što se je

preplovljeni put točno slagao s navedenim brojem milja po Toscanellijevu i njegovu računu. Eto, zašto je prvi Kolombo prozvao žitelje te nove zemlje Indijancima, a za njim se poveli kasnije svi Evropljani. I ta pogrješka ostade i onda, kad je nova zemlja dobila i svoj novi naziv.

Dne 28. listopada Kolombo ostavi San Salvador, zaplovi Bahamskim otočjem, te otkrije dio otoka Kube; 5. studenog otkri Haiti, koji nazva „Hispaniola", što znači: malena Španija; ali se to ime nije održalo.

I Kolombo i njegovi ljudi čeznuli su da nađu u onim krajevima zlata, dragulja i mirodija, a kad tamo ne nađoše do li krumpira i duhana.

Krivnjom kormilara nasuka se admiralski brod „Santa Maria" na rtu, koji bijahu prozvali sv. Honorata, pa ga je trebalo napustiti. Tad se Kolombo prekrca na „Ninu", jer se Alonzo Pinzon bijaše s „Pintom" odijelio od Kolomba, te pošao, da sam na svoju ruku traži zlato. U državi, nazvanoj svetoga Tome, sagradi admiral tvrđicu, u njoj ostavi kao posadu dio momčadi s nastradaloga svog broda, a ostale ukrca na „Ninu".

Dne 4. siječnja 1493., u petak, razape Kolombo jedra, da se povrati na stari kontinent. Poslije dva dana sastane „Pintu". Bijaše blagdan Bogojavljenja. Alonzo Pinzon se ispriča radi svog prekršaja, i oba broda krenu dalje.

Na putu ih 13. veljače zateče užasna oluja. „Pinte" najedared nestade, a na „Nini" se svi zavjetovaše, da će bosi hodočastiti do jednog svetišta Majke Božje, ako se spasu. Kolombo se poboja, da će, izgubi li se brod, propasti i svaka vijest o njegovu otkriću, pa stoga opisa ukratko na pergameni sve, što bijaše doživio, kao i smjer plovidbe, kojim bijaše dospio u tobožnji istok Azije. Tada zapečati pergamenu i napisa adresu, a na njoj još i obećanje, da će dobiti od španjolskih vladara tisuću zlatnih dukata nagrade onaj, koji im taj omot, onako zapečaćen, preda. Zatim umota pergamenu u vošteno platno, pa sve spravi u veliku kuglu voska, koju zatvori u bačvicu, i tu jednostavno baci u more. To bijaše prvi put, koliko je poznato, da se je pomorac poslužio tim sredstvom, ne bi li spasio spomen o sebi. Kolombovi su drugovi samo nijemo gledali, što on to radi, i nisu nikako shvaćali, čemu sve to, pa su najzad vjerovali, da on time vrši neki religiozni čin.

„Nina" je konačno dospjela do Azora, i to baš do otoka sv. Marije. I da se tu Kolombo nije iskazao svojom diplomom admirala kastiljskoga, portugalski bi mu guverner bio zaplijenio brod. Od sv. Marije otplovio je ravno prema rtu sv. Vicenca, kada ga 1. ožujka zateče nova, još groznija oluja. U tom je užasu „Nina" izgubila sva jedra. Kolombo, neustrašiv, sokolio je

svoje ljude. — „Kako možeš da budeš tako miran i hladnokrvan? — upita ga liječnik Fernandez. — „Prijatelju", odvrati mu admiral, „pomorac, koji se ne zna svladati, pa i u najjezovitijem času, nije po zvanju pomorac".

Iznenada im se pojavi pred očima portugalska obala. Kolombo dade razapeti nekakvo jedro, te uleti, uza sve užasno nevrijeme, u Tejo, pozdravljen i slavljen od portugalskoga kralja i naroda u Lisabonu. Odatle, čim je vrijeme dopustilo, otplovi u Palos, gdje no 15. ožujka 1493. spusti sidro uz neizrecivo slavlje. I budući da su se tad vladari nalazili u Barceloni, krene on odmah put onoga grada. Dakako, da je njegov put bio neprekidan triumf. Svatko je htio, da vidi muža, koji bijaše dvaput preplovio „more tmine". Izabela i Ferdinand ga primiše, kao što dotle nijedan podanik nije bio primljen od svoga kralja, te mu potvrdiše naslove admirala i potkralja Indijâ. Svi su se, kralj i narod, nadali poplavi blaga i bogatstva iz tih „indijskih" krajeva!

Drugi dan, pošto je „Nina" dospjela u Palos, prispjela je i „Pinta". Ona je užasna oluja bijaše satjerala u Biskajski zaljev do Bajone. Alonzo Pinzon misleći, ako je njegov čvrsti, otporni brod jedva odolio bijesu oceana, da je slabašna „Nina" sigurno propala, zaključi, da njemu samom preostaje, da javi svijetu to veliko otkriće puta na istok Azije. Stoga on napisa vladarima Španjolske pismo, u kojem pripovjedi sve na svoju ruku, i onda, kad se je more smirilo, krene put Palosa. Ali tu nađe Kolomba, pa se toliko zastidi, da se je sakrio pred ljudima. Kad mu je pak stigao odgovor od vladara, koji su ga oštro ukorili, dojmilo ga se to toliko, da je malo poslije od žalosti umro. On se doduše dvaput teško zaboravio: prviput iz požude za zlatom, a drugi iz častohleplja; ali ipak pravedna povijest ne će zatajiti, da je Martin Alonzo Pinzon olakotio, ako nije baš omogućio Kolombovo poduzeće, i da je bio najneustrašiviji od svih onih, što su Kolomba pratili. Oštrina grižnje njegove savijesti dovoljno odaje, da nije bio bez plemenita osjećaja, jer podlac nije još nikad umro od tuge, što je učinio zlo djelo. Ipak povijest i ovom prilikom dokazuje, kako je dovoljan samo jedan zločin, da se izbriše i tisuća dobrih djela, i da samo jedan trenutak slabosti može zauvijek potamniti čitav jedan kreposni život. Eto, što znači za čovjeka očuvati do kraja svoje ime neokaljano.

Međutim se velika vijest o Kolombovu otkriću raširila diljem Evrope izvanrednom brzinom, i kralj Ferdinand odluči, da osigura svojoj kruni gospodstvo u zemljama, što se budu dalje otkrivale. Već papa Martin V. bijaše dosudio posebnom bulom Portugalcima sve zemlje, što se otkriju s onu stranu rta Bojador i rta Non, čak do Indije; a sada papa Aleksandar VI., zamoljen od kralja Ferdinanda, dosudi Španjolskoj zemlje već

otkrite, kao i one, koje bi se u budućnosti otkrile prema Zapadu. Da se pak predusretne svakoj raspri, naznači papa bulom od 4. svibnja 1493. i granicu portugalskih i španjolskih posjeda u budućnosti, i to s čitavom duljinom 6. meridijana zapadno od Azorskoga i Kapverdskog otočja, odredivši, da sve zemlje, već otkrite, i koje bi se kasnije otkrile zapadno od tog meridijana, imadu pripasti Španjolcima, a one istočno Portugalcima. No kako se slučajno takva crta nije dotakla nijedne zemlje, a geografijska znanost, poimence kartografija, bijaše još u povojima, složile su se dvije godine kasnije Španjolska i Portugalska, te prenijeshe papinski meridijan 270 milja prema Zapadu. Tako je Španjolska izgubila, a da nije ni slutila, čitav prostor današnje Brazilije.

*
* *

Dne 28. svibnja 1493. vladari potvrdiše Kolombu naslov admirala i potkralja, i on otplovi 25. rujna iste godine iz Cadiza sa 17 brodova i 1500 momaka na drugo putovanje. Već 9. studenoga otkrije otok Dominica, a onda redom: Maria Galante, Guadeloupe, Antiguu i Portoriko, te 22. studenoga pristade uz Hispaniolu, gdje ne nađe više svojih momaka, i tu sagradi utvrđeni grad, koji, u čast svoje zaštitnice kraljice, prozva Izabela. Međutim se pojavila među njegovim ljudima zlovolja i nezadovoljstvo, jer mjesto da zgrću zlato i bogatstvo, kako su to sebi zamišljali, morali su raditi i mučiti se. Počele se kovati i urote, i slati u Madrid pritužbe krcate klevetama. On, prije polaska u Evropu, dade sabrati sve zlato kod urođenika, ostavi kao svog zamjenika brata Bartolomeja, ukrca 30 urođenika i 225 španjolaca, i 14. ožujka 1496. krene put Evrope. Doneseno zlato raspršilo je kod vladarâ sve prijavljene im klevete.

Treće je putovanje slijedilo istom g. 1498. 30. svibnja iz San Lucar de Barrameda. Da se namakne potrebita momčad, ispraznili su nekoje zatvore, a to je bila golema pogrješka. Kolombo dospije do ušća rijeke Orinoka; ploveći dalje zapadno nađe otok, koji s obzirom na veliko mnoštvo bisernica prozva Margarita i povrati se na Hispaniolu, gdje nađe sve u neredu i uzbuni. Klevete su u Madridu padale kao kiša, a najviše je upalila ona, kako Kolombo hoće da se proglasi nezavisnim vladarom. Sad je povjerovala klevetnicima i kraljica Izabela, i tako vladari poslaše koncem lipnja 1500. Franciska Bovadillu u Hispaniolu s najvećom punomoći. Bovadilla dade odmah uhvatiti i okovati Kolomba i oba njegova brata, te ih, sa zapisnikom, koji sadržavaše najogavnije klevete, otpremi u Evropu. Kolombo je to poniženje podnio s najvećim dostojanstvom. Kad je prispio

25. studenoga 1500. u Cadiz, pisa vladarima, raskrinka svoje klevetnike, i ovi ga pozvaše u dvor i primiše s običajnim počastima. Ali ipak otpremiše u Hispaniolu za namjesnika Nikolu de Ovando. Kolombo je prosvjedovao, tražio izvršenje obveza, i da mu se omogući novo putovanje.

Istom 9. svibnja 1502., krene na četiri kukavna broda, sa 150 momaka, s bratom Bartolomejem i sinom Fernandom iz Cadiza na četvrto putovanje. Kad je dospio blizu San Dominga, ne dopustiše mu, da uniđe u luku, premda su mu brodovi trebali popravaka, a prijetila grdna oluja. Njemu je ipak uspjelo, da svoju malenu eskadru zakloni iduće noći, dok je 18 brodova, s kojima bijaše otplovio i Bovadilla put Španije, nastradalo gotovo sasvim, te se i sam Bovadilla utopio s mnogo pristaša.

Ovoga je puta Kolombo istražio veći dio obale srednje Amerike i dospio do same Panamske prevlake. Tu je izgubio dva broda, a s preostala dva krenuo put Kube, premda su mu ti brodovi, što no riječ, putem čavle sijali. Od Kube je prešao k Jamaici, gdje je 14. lipnja 1503. bio prisiljen, da nasuče oba broda. Na dva urođenička čamca pošalje glas namjesniku u Hispaniolu, tražeći pomoć. Ali, kad su mjeseci protjecali, a pomoći nije bilo, njegovi se drugovi pobuniše i zaprijetiše mu čak životu. Pa kad su i urođenici zaprijetili, da će im uskratiti svaku hranu, Kolombo im proreče potpunu mjesečevu pomrčinu (29 veljače 1504.), kao znak, da se bogovi na njih srde zbog opakog postupka. I kad je pomrčina počela, urođenici padoše pred njegova koljena, zaklinjući ga, da utiša gnjev bogova. Sad je bilo opet hrane. Ali mu se družina sad opet počela da buni, dok konačno, iza godine dana očekivanja, oni drugovi, što na urođeničkim čamcima bijahu pošli u Hispaniolu, ne doploviše s jednim brodom. Na taj se Kolombo ukrca s preostalim drugovima, i otplovi najprije u San Domingo, a odavle u Španjolsku. Dne 7. studenoga iskrca se bolestan u San Lucaru. Malo zatim, 26. studenoga, umre kraljica Izabela. Sad je uzaludno tražio Kolombo, da kralj Ferdinand ispuni svoje obaveze prema njemu. Na Kolombova vrata opet pokuca bijeda, a s njom i bolest, od koje 21. svibnja 1506. izdahnu svoju mučeničku dušu u Valladolidu, u malenoj jednoj gostionici. Franjevci iz susjednog samostana sprovedoše ga i sahraniše u svojoj crkvi, odakle njegove smrtne ostanke prenijeshe g. 1509. u Sevillu, u samostan Las Cuevas, gdje mu na spomeniku urezaše natpis: „A Castilla y á Leon nuevo mundo halló Colon". G. 1540. prenijeshe te slavne ostanke zajedno s onima njegova sina Diega u katedralu San Dominga na otoku Haiti, a odanle g. 1795. u Havanu na Kubi, gdje su sahranjeni u katedrali uz najveće počasti. — Kad su Španjolci, poslije nesretnog rata s Udruženim Državama g. 1898. izgubili Kubu, prenijeli su natrag

Kolombove kosti u Sevillu, i sahranili ih u katedrali. Ali nije sigurno, da li su iz San Dominga prenijeli u Havanu baš Kolombove ostanke ili one njegova sina Diega. Domingovci tvrde, da su Kolombovi ostanci još uvijek kod njih, pa eto odatle spora između Evrope i Amerike. U San Domingu pače hoće da podignu gorostasni svjetionik i u njemu sahrane „prave Kolombove moći".

XXXVII.

Zašto se je Novi Svijet prozvao Amerika?

Sudbina je svih genija uvijek ista. Suvremenici ih ponajviše ne shvaćaju, često im se i rugaju, njihove zasluge nastoje da omalovaže, ako ih naprosto ne brišu. A da im to laglje uspije, ne žacaju se posegnuti za najružnijim sredstvima, što ih samo ljudska zloba može da izmisli; najradije se hvataju izmišljotina i crne klevete. Kasnija pokoljenja, ako ih zastire strast i neznanje, već po ljudskom nagonu, nastavljaju djelo svojih predšasnika. Tako se i dogodilo, da je povijesna kritika, ta osvetnica istine, a možemo ponosno naglasiti, divno čedo devetnaestog vijeka, trebala često silnih i dugih napora, da osveti mnoge velikane iz prošlih vremena, da ih prikaže u pravom svijetlu, da im potomstvo iskaže s tim veću počast, što su ih pređašnja pokoljenja otrovnijim strjelicama gađala i dublje im rane zadavala.

Tako je bilo i sa Krištofom Kolombom, koji je za svog života iskapio punu čašu ljudskog otrova; iskapio ju je za života, a ona je djelovala i poslije njegove smrti, mnogo jače, a i mnogo dulje.

Grdna zavist suvremenika prema njemu pomolila je svoje lice odmah iza njegova prvog putovanja, kada je bio svuda slavljen i obasut častima i naslovima od Ferdinanda i Izabele. To nam donekle potvrđuje i priča o prizoru kod gozbe, što je bijaše njemu u čast priredio veliki kardinal Petro Gonzalez de Mendoza. Tada ga je, veli se, neki od uzvanika ujedljivo upitao, što on misli, ne bi li se bio i tko drugi našao, da izvede, što je on izveo. A Kolombo, kažu, nije ovome odgovorio ništa, nego je uzeo jaje, te pozvao prisutne da ga pokušaju osoviti na jednom rtu. Pokušaše svi, ali utaman. Tada Kolombo, veli priča, uze jaje, prituknu mu rt, i jaje ostade osovljeno.

I što je Kolombo većih zasluga sticao pred narodom i vladarima španjolskim, tim je prvi postajao prema njemu ravnodušniji, a kralj Ferdinand sve to hladniji. Naravski: onaj narod

i kralj nisu uložili ni pedeset tisuća zlatnih franaka, današnjeg novca, da opreme Kolomba i njegove ljude na prvo putovanje, a Kolombo im za kamate na tu neznatnu glavnicu donese novi jedan svijet. Pa i to bijaše za njih premalo, jer su očekivali više zlata!

Kad je umrla kraljica Izabela, Kolombov anđeo čuvar, kralj ga sasvim zapostavi i zanemari, a broj se njegovih protivnika postostruči. Taj je broj i prije toga bio znatan, već iz zavisti za sjajne njegove uspjehe; a sada su znali, da će ugoditi kralju, budu li protiv Kolomba; da i ne spominjemo, kako je prostota oduvijek besvijesno režila najviše protiv onih, za koje bi doznala, da su pali u nemilost mogućnika.

Tad se istom naoštriše pogani jezici protiv Kolomba, pogotovo, kad je u zametnutoj parnici sud imao da sudi o prijeporu između Kolomba i krune kastilske. Tada su se sjatili da budu preslušani svi, koji su Kolomba, ma bilo s čega, krivim okom gledali; svi nezahvalnici, svi zavidnici, svi oni, koji su mu u Novom Svijetu bili nepokorni, te je protiv njih postupao, a konačno možda i oni, koji Kolomba ni poznavali nisu, a na njega su, iz podlosti prema kralju, najjače režili.

Lako se je domisliti, koliko su te crne duše tom prilikom žuči izlile protiv Kolomba, kad znamo, da je na osnovi takovih svjedoka zastupnik krune dokazivao sudu, da Kolombo nije učinio nikakvih usluga državi, i da s toga ova nije nimalo obvezana prema njemu; pače, da on ni nije pravi začetnik otkrića, jer je ukrao osnovu, spise i znanstvena opažanja nekome nepoznatom pilotu, koji je umro u Kolombovoj kući, kad je još boravio u Porto Santo, te da Kolombo bez te gadne krađe ne bi nikad otkrio novih zemalja! Toj drskoj kleveti dodalo se i sijaset drugih, kao n. pr. da nije on prvi ugledao Novi Svijet, i da se nije on prvi iskrcao na novo kopno.

I dok su takove klevete prodirale u javnost i osvajale javno mnijenje, dotle je, na nesreću, Talijanac Amerigo Vespucci, književnik i matematik, više puta otplovio prema zapadu, da nastavlja Kolombova otkrića. Vespucci u početku ne bijaše pomorac; nego je upravo iz općenja s Kolombom zavolio pomorstvo, ostavio upravu trgovačke tvrtke Berardi u Sevilli, posvetio se pomorstvu i s vremenom postao pače španjolski vrhovni admiral s naslovom Pilota major. Amerigo bijaše prilično učen, jer imađaše strica, učena redovnika, kojemu su čak i velikaške obitelji povjeravale djecu na odgoj. S tom djecom, u svoje najmlađe doba, učio je i on, pa se je, kao što je naravno, javljao sa svojih putovanja, tima svojim prijateljima iz mladih dana, osobito Petru Soderini, gonfalonijeru florentinske republike.

Tako je Petar Soderini mogao da izda na talijanskom jeziku

knjižicu pod naslovom: Pisma Ameriga Vespuccija o novo nađenim otocima na četiri njegova putovanja. To pismo, prevedeno na francuski, dobio je iz Lisabona vojvoda Renato Lotrinški, koji ga preda knjižarskoj zadruzi u Saint-Diè. Tada kanonik Ivan Basin prevede to pismo na latinski, i taj prijevod bi objelodanjen od kozmografa Waldseemüllera (koji po običaju onog doba bijaše pogrštio svoje prezime i pretočio ga u Hylacomylus) u djelu Cosmographiae introductio. To se je djelo štampalo g. 1507. i u njemu se novi kontinent prvi put nazva Amerika.

Evo kako se o tom izrazuje Waldseemüller: „U šestoj klimi prema južnom polu nalazi se Afrika itd... i četvrti dio zemlje, koji se, otkrit od Ameriga, može nazvati Ameriga, kao zemlja Amerigova, ili Amerika". A na drugom mjestu: „Četvrti dio Zemlje bio otkrit od Ameriga Vespucci, pa ne vidim razloga, s kojega se ne bi, po obretniku Amerigu, čovjeku velika uma, moglo nazvati Amerigen, kao zemlja Amerigova, ili Amerika, kao što se je žensko ime dalo Evropi i Aziji".

Tako se je eto osvajalo štampom javno mnijenje za najveću nepravdu i prijevaru, bez ikakve krivine Amerigove, koji je, kao i Kolombo, pod stare dane doživio nezahvalnost kraljevskog dvora, portugalskog, povratio se u Španjolsku, gdje je i preminuo g. 1512.

Međutim zaslugom Waldseemüllerovom Amerigovo ime bijaše svakomu na ustima, dok se mrtvoga Kolomba nitko više ne sjećaše; pogotovo, kad je g. 1522. bila štampana najstarija karta novoga kontinenta, na kojoj već bijaše utisnut naslov Amerika*).

Njemačka je štampa, odmah i vrlo rado prisvojila taj naziv za Novi Svijet, dok je u Italiji Firenze, otadžbina Amerigova, neizmjerno uživala, što je ta čast zapala njezina građanina.

Tko da se još bavi s Kolombom! Različni pisci šestnaestog i sedamnaestog stoljeća počimaju o njegovoj osobi pisati nezgrapnosti, odajući najdublje neznanje. Bilo je i samih španjolskih pisaca, koji su u svojim spisima i kronikama pripisivali otkriće Novoga Svijeta pukomu slučaju. Bilo ih je, koji nisu pamtili ni pravog

*) Dva američka pisca, oba iz Sjedinjenih država, drukčije tumače naziv Amerike. Prvi od njih, geolog Marcou (u djelu The origin of the name of America) drži, da taj naziv potječe od gorskoga jednog lanca u Nicaragui, koji se zove Americ ili Amerrique; drugi pak, imenom Lambert, utječe se starima peruanskim knjigama, i kaže, da Amerka ili Amerika bijaše narodni naziv u zapadnom dijelu Amerike, pa su španjolski istraživači brzo doznali za taj naziv i prihvatili ga. — Danas, naravski, ne treba pobijati takva mijenja. Djelo Waldseemüllerovo, štampano g. 1507. i 1509. najklasičnije svjedoči, kako je došlo do naziva Amerike.

imena Kolombova, pa je jedan, pače njegov suvremenik, spominjući ga, napisao ne Krištof, nego Petar Kolombo!

I tako, svakojakim slučajem, obretnik Novoga Svijeta, premda već dugo mrtav, svagdano stjecaše novih neprijatelja, hotimičnih i nehotičnih, ali jednako pogibeljnih, jer su se svi ti štampom služili; dok branitelji njegovi, u prvom redu njegov drugi sin, Don Fernando, koji je napisao i životopis očev, ako su što na njegovu obranu i pisali, ostalo je to u rukopisu, ili nije bilo prikladno za veliku javnost. Jedini, koji je ustrajno branio Kolomba protiv kleveta, bijaše rimski dvor, jer je Kolombo bio velik katolik, i čovjek sveta života. Inače je Kolombo općenito bio zaboravljen, te ako su ga kada gdje i spominjali, bilo je to tek stoga, što se je često ponavljala ona polubajka o jajetu, koja se je, tobože kao djetinjska, rado pripovijedala.

I kao da nije bilo dosta klevetanja, nekoji su se pisci napinjali svakako da barem omalovaže Kolomba. Nekoji su ga zapostavljali n. pr. Vascu da Gama i drugima još manje znamenitim pomorcima, dok su protestanti, tada u velikom ratu s katolicima, dokazivali, kako bi se bio i bez Kolomba, koju godinu kasnije, otkrio Novi Svijet, makar i slučajno, i kako je Novi Svijet bio poznat svakomu i prije Kolomba; dok nisu konačno nekoji, iza više od 250 godina, opet stali prekuhavati onu davnu klevetu, da Kolombo nema nikakvih zasluga, jer je okrao onoga nepoznatog pilota, koji mu bijaše na onom otoku dao u pohranu svoje spise.

To sustavno omalovažavanje i klevetanje bijaše kao zatrlo svaku točnu uspomenu Kolumbovu. Montesquieu n. pr u svome djelu „Duh zakona" kudi one, koji su žalili, što nije kralj francuski Franjo I. dao Kolombu brodove nužne za njegovo poduzeće, a pritom zaboravlja, da je Franjo I. došao na prijestolje 23 godine iza otkrića Amerike, ili devet godina poslije Kolombove smrti! Geograf pak Malte Bruun, stariji, izmislio je, da se je Kolombo za otkriće Amerike okoristio dnevnikom mlečanina Antonija Zeno, a nije ni pomislio, da je taj dnevnik štampan istom g. 1558., dakle 52 godine poslije Kolombove smrti, a 66 godina iza otkrića Amerike!

Ni mnogi se španjolski pisci nisu pokazali pravedniji prema Kolombu. Glasoviti povjesničar Padre Juan de Mariana u svojoj „Historia de rebus Hispaniae" ne samo što ne pripisuje Kolombu zaslugu otkrića, nego i on ponavlja klevetu o ukradenim spisima onome nepoznatom pilotu. Tako i drugi povjesničar španjolski, knjižničar Filipa V., Juan de Ferreras, u svojoj „Historia de España", ozbiljno pripovijeda, da je prije Kolomba otkrio Novi Svijet Amerigo Vespucci, te ako je Kolombo doista poduzeo

koje putovanje u Ameriku, da je to učinio na osnovi bilježaka i izvještaja Amerigovih!

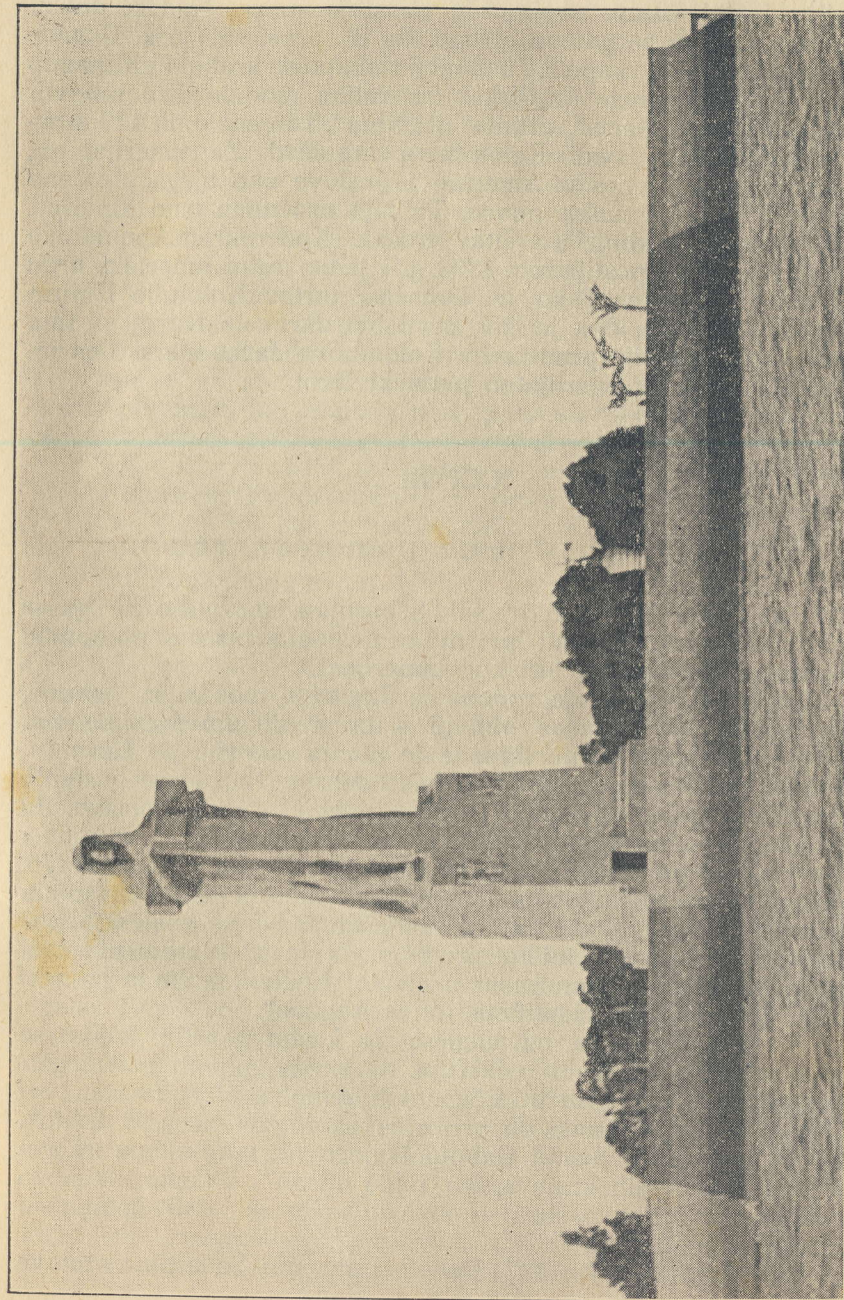
K tomu svemu danas se žučljivo raspravlja, da li je Kolombo bio Talijan ili Španjolac! Oni, koji ga drže Španjolcem, nisu opet složni, iz kojega je kraja Španjolske. Jedni vele, da je bio iz Estremadure, drugi iz Galicije, a drugi iz Katalonije, a nekoji su ustvrdili jednostavno, da je bio poljski židov! Zanimljivo je, da oni, koji Kolomba drže Španjolcem, vele, da je bio mudar, odvažan, pobožan i ustrajan; dok nekoji Španjolci, koji priznaju, da je bio Talijan, prikazuju ga kao pustolova, neznalicu, kukavicu i silnika. Poriču mu svaku zaslugu, jer sva zasluga za otkriće da pripada braći Pinzon. — Eto, tako ima prilike još i danas, da se čitaju o Kolombu nemoguće stvari, kao da je živio u doba Trojanskog rata!

Dugo bismo mogli nabrajati netočnosti, nepravde i klevete, što su tečajem vremena mnogi pisci sasuli na Kolombovo ime; većina njih lakoumno, mnogi u dobroj vjeri. Ali i ovo, što navedosmo, bit će dovoljno, da se shvati, kako je jedan od najvećih muževa svih vijekova mogao pasti u toliki zaborav, da je trebalo duga, teška, naporna znanstvena rada, da se sva ta smjesa laži i kleveta raspırši, i da se Kolombo pred potomstvom postavi na onaj pijedestal, na kojem je doista zaslužio da ga gledamo. Danas se kulturan svijet bez razlike klanja prahu toga Velikana, kojemu povijest nije dala naslova „Veliki“, kao što ga je dala Aleksandru, Karlu i Napoleonu, jer ga povijest do XIX. stoljeća nije takvim priznavala; a danas, pošto je osvećena i osvijetljena njegova veličina, taj bi naslov za Kolomba bio premalen. Djela i zasluge Aleksandra, Karla i Napoleona propadoše, ili s njima ili kratko doba poslije njihove smrti; dok će Kolombovo djelo, Novi Svijet, odušak Stare Evrope, opstojati dok bude vijeka, a s njime i uspomena na muža, koji nam ga je otkrio, makar ne nosi njegovo ime.

* * *

Mnogo je spomenika podignuto u slavu velikoga Genovežana, ali je možda, po svome značenju, a i pö veličini, najznamenitiji onaj, što ga je, izradivši ga sama, dala 21. travnja 1929. otkriti, kiparica gospođa Harry-Payne Witney, kod samostana de la Rabida u Palosu, kuda se je g. 1491. Kolombo gladan i iznemogao, bio sklonio, gdje je bio našao svoga zagovaratelja kod Španjolskih vladara, i odakle se je otisnuo na ocean (sl. 33.).

Taj se spomenik sastoji od podnožja, 13 metara visokog, a nad njim se uzdiže kip od 23 m. visine, dakle: 36 metara. Taj golemi spomenik predstavlja ogroman križ, koji je Krištof Kolombo



Sl. 33. Spomenik Krištofu Kolombu u Palosu.

zagrlio, i drži uprte svoje oči na sinje more. Kad se dolazi s pučine, ne vidi se gotovo drugo, do li gorostasni križ. U podnožju je uređena kapela, u kojoj su kipovi kralja Ferdinanda Aragonskog i Izabele Kastilske, tri velika modela Kolombovih brodova: „Santa Maria“, „Pinta“ i „Niña“, i imena onih 120 mornara, što su sačinjavali Kolombovu momčad. Za materijal tog spomenika, za prenos iz Amerike i poslove oko njega utrošeno je oko 17 milijuna našeg novca. Tu nije uračunan trud kiparice, koja je sama podmirila i čitav trošak. Kod otkrića spomenika došao je prvi put poslije rata 1898. g. i jedan ratni američki brod u španjolske vode. Tako je konačno mrtav Kolombo izmirio Ameriku i Španiju, dok je, živ, prvu bio darovao drugoj. — Sam spomenik najrječitije predstavlja Kolombovo žarko vjersko osvjedočenje, i njegov nevjerojatno patnički život.

XXXVIII.

Prvi osnivači britske pomorske veličine.

Ivan Gaboto i njegov sin Sebastijan, pa glasoviti gusar Drake, mogu se nazvati prvim osnivačima britske pomorske veličine, prema tomu i britskog imperija.

Ivan Gaboto bio je rodom iz Ligurije, možda iz Savone, gdje imade još i danas obitelji s tim i sličnim prezimenom. Posvetio se zàrana pomorstvu, te je plovio najprije po Levantu, a onda i po zapadnim morima do Flandrije. Najzad se nastanio u Mlecima, gdje se oženio i dobio mletačko državljanstvo, da uzmogne slobodno trgovati u različnim posjedima one republike. Ali nije dugo ostao u Veneciji, već se preselio malo poslije 1476. u Bristol, gdje se je bavio risanjem pomorskih karata i obučavanjem u teoretskoj i praktičnoj nautici nevještih tada još engleskih pomoraca. U tome se je toliko prodičio, da su ga savremeni pisci nazvali najučenijim pomorcem u čitavoj Engleskoj, što je latinski glasilo: „Marinarius scientificus totius Angliae“.

G. 1497. dobio je od engleskoga kralja povelju, kojom se Ivan i Sebastijan Gaboto ovlašćuju, da smiju „ploviti pod engleskom zastavom u svrhu otkrića novih zemalja, dakako na svoj trošak, a kralju bi imala da pripadne samo petina čiste dobiti“. Obećalo se nadalje Ivanu Gabotu i njegovim potomcima za sva vremena „feud onih krajeva, što bude otkrio“. Dakako, da je to obećanje ostalo mrtvo slovo, kao i ono, što su dali španjolski vladari Kolombu.

Početkom svibnja 1497. Gaboto i sin mu Sebastijan otplove

iz Bristola na malenom brodu „Matthews“ sa 18 momaka, ali u pratnji od još četiri ili pet malih brodova, što no ih opremiše nekoji bristolski brodovlasnici. Već 24. lipnja 1497. otkrije Kap Breton, otok, za koji je mislio, da spada bajnomu Kitaju. Kad se je povratio u Englesku, postade vitezom zlatne ostruge, a građani grada Londona izvikaše ga admiralom, dok je sam kralj Henrik VII. obretniku Sjeverne Amerike darovao svilenu haljinu, i d e s e t f u n t i, d a s e p r o v e s e l i . . .!

G. 1498. 3. veljače otplovi on opet istim smjerom, ali se nije nikad više povratio, te se s njime izgubiše i svi njegovi papiri. Njegov sin Sebastijan nastavi očevu rabotu, ne bi li mu uspjelo pronaći na Zapadu put u Kitaj. S tom svrhom otplovi g. 1517. sa šest brodova, i dopre do ulaza u Hudsonovu drägu. Tu sastade goleme ledene sante u mjesecu srpnju. Htio je nastaviti plovidbu, ali malodušnost podadmirala Thomasa Perta i otpor momčadi prisiliše ga na povratak.

Kako se omrazio s Englezima, a uto ga zavele ponude španjolskoga kralja, cara Karla V., pođe u Sevillu dobivši naslov P i l o t a M a y o r. Taj je naslov najprije dobio Amerigo Vespucci, koji ga je nosio od g. 1508. do 1512., kad je umro.

I g. 1526. otplovi put Moluka za račun Španjolske. Nadao se je, da će doprijeti do tih otoka ploveći uz Rio de la Plata! Tako se zadrža pet godina istražujući tu rijeku i njezine pritoke. G. 1544. izda svoj Atlas, koji se čuva u Narodnoj knjižnici u Parizu, gdje su naznačeni smjerovi ekspedicija, izvršenih po nalogu engleskih kraljeva.

Ali niti je Gaboto bio zadovoljan sa Španjolcima, niti su Englezi mogli da ga zaborave, pa se stoga povrati u Englesku, gdje također dobije naslov Velikoga Pilota i postade predsjednikom „Društva za Plovidbu i Otkrića“. U želji, da promakne englesku trgovinu, odrekne se daljnjega traženja sjevero-zapadnog prolaza u Aziju i stade opremati ekspedicije prema sjevero-istoku, ne bi li ga našao u tom smjeru. Prva je krenula g. 1553. sa tri broda, pod vodstvom Hugha Willoughby-a, Rikarda Chancellora i Stjepana Burougha. Oluja odijeli prvoga od njegovih drugova, i on nastrada. Iduće već godine neki ruski ribari nađoše brod sa smrtnim ostacima Willoughby-a i njegovih drugova kod jednoga sibirskog rta. Rikard Chancellor dopre u Bijelo More, i to do mjesta, gdje se kasnije podigao grad Arhangelsk. Poslije druge ekspedicije sklopi Engleska trgovački ugovor s Ivanom IV., ali Chancellor pogibe u brodolomu na istočnoj obali Škotske. Jedini je Burough plovio sretno, pa je g. 1556. dobio nalog, da opet s novom ekspedicijom otplovi put sjevero-istoka sa zadaćom, da oplovi kontinent evropski. Kad je brod „Searchtrift“ bio spreman za polazak, održao se na njemu ples. Tu se je našao i Sebastijan

Gaboto, kojemu je tada bilo osamdeset i četiri godine, hoteći da počasti svoga učenika Burougha. Ovaj dospije do Novaje Zemlje i otoka Vajgača, te do 70° sjeverne širine. On je prvi donio vijesti o Samojedima, nomadskom narodu na obalama Bijeloga i Artičkog mora. — Misao Gabotova bijaše, da se oplovi euroazijski kontinent, ali to je istom poslije 324 godine pošlo za rukom slavnomu Nordenskjöldu.

Gabotovi su učenici, osim spomenutih Chancellora i Burougha, bili još i Pet, Davy, Raleigh, Jenkinson, Drake, Frobisher i Hawkins, sami glasoviti pomorci engleski, tako da Gabota s pravom nekoji pisci engleski nazivlju osnivačem pomorske sile Velike Britanije.

A kako se je Velika Britanija odužila takovu mužu? Ocu je njegovu Henrik VII. bio darovao deset šterlina, što je otkrio novu jednu zemlju, a sin je bio izabran doživotnim predsjednikom naprijed spomenutog društva i uživao mirovinu od 170 šterlina; ali kad je starcu bilo devedeset godina, oduzeše mu predsjedništvo društva, prepoloviše mu mirovinu i još ga lišiše njegovih rukopisa i bilježaka! Tolikom udarcu nezahvalnosti plemeniti starac ne odolje već podleže duševnoj boli kao i njegov zemljak Kolombo.

Koliko su Kolombovi okovi vječna ljaga za Španjolsku, toliko je kraljevska „veledušnost“ Henrika VII. i nezahvalnost njegovih nasljednika prema Gabotu neugodna mrlja za Englesku, koja ne može da pokaže ni grobnice, gdje počiva pepeo jednoga od osnivača njezina pomorskog gospodstva.

* * *

Francis Drake spada među najodvažnije pomorce, što ih je povijest ikad zabilježila. Kao dječak ukrca se on za „maloga“ na jedan trgovački brod. Njegova darovitost, smjelost i iskrenost pribaviše mu poštovanje i ljubav gospodara broda, tako da mu ga je taj oporučno ostavio, premda Drake bijaše tada jedva u osamnaestoj godini. Ali se mladi Drake nije mogao da zadovolji obalnom plovidbom. Vijesti o svim čudesima, što su ih ljudi pripovijedali o Novom Svijetu, pa glasovi o uspjesima Španjolaca i Portugalaca raspališe u njemu želju, da vidi te zemlje. Kako je baš u to doba Ivan Hawkins (1520.—1595.), koji se bijaše obogatio trgujući crnim robljem, spremao ekspediciju za Meksiko, odakle su Španjolci dovlačili golemo blago, a on je htio, da ih odanle protjera, proda Drake svoj baštinjeni brod i sve, što imađaše, uloži u Hawkinsovo poduzeće. Ali to poduzeće ne uspije, jer mu Španjolci potopiše sva tri broda. Drake se vrati u Englesku potpuno upropašten. Taj gubitak, pa grozote, što ih je na svoje

oči vidio, udahnuše mu užasnu mržnju na Španjolce, i zato se zavjetova, da će im naškoditi, koliko samo bude mogao. I taj je svoj zavjet održao. Španjolski mornari i njihove kolonije u Americi strepile su na sam glas, da Drake dolazi, pa su ga stoga svi proklinjali još dugo poslije njegove smrti.

G. 1570. i 1571. otputovao je višeput u zapadne Indije i tako se točno upoznao s onim krajevima, koje napuni kasnije strahom i užasom. G. 1572. opremi dva broda i otplovi, da napadne bogate španjolske kolonije u Kolumbiji, što mu ipak nije uspjelo, pa je morao uzmaknuti. Ali se odmah zato i osveti, jer zarobi mnogo brodova i zapali grad Santa Cruz u Costarica. Tad je već bio nanio Španjolcima štete za par milijuna, pa se zadovoljan povratio u Englesku.

Englezi su uživali videći, kako se naprečac obogatio Drake, a i njegovi mornari. Njihovo oduševljenje izrabi Drake za novo poduzeće. On odluči, da oplovi svijet, kako je to htio učiniti Magellan. Putem će iznenađivati sad jedan sad drugi kraj kolonijalnog imperija španjolskog, i sve napuniti divljim strahom pred njegovim imenom. Kraljica mu Elizabeta dopusti, da joj osobno razloži svoju osnovu. Kraljica, koja je lako shvaćala i najzamašnije ideje, a usto je teško podnosila jačanje i porast ugleda španjolskog naroda, odobri s oduševljenjem njegovu nakanu, i stavi mu na raspolaganje sve, što je trebao za takvu ekspediciju. I tako on polovicom prosinca 1577. otplovi iz Plymoutha sa pet brodova (sl. 34.).

Dne 30. kolovoza 1578. uniđe u Magellanova vrata, oplijenivši putem nekoliko španjolskih brodova. Ali u onom se tjesnacu vrlo teško plovilo: trebao je šesnaest dana, da ga prođe, a na izlazu navali oluja, u kojoj mu nastrada jedan brod. S ostala četiri nastavi plovidbu. Kod čilenskog otoka Moha spustiše mu brodovi sidra, da se obave nužni popravci, i da mu se momčad odmori poslije tolikih napora.

Kad je opet razapeo jedra, ne prođe dugo, i engleska zastava zalepрša ispred čilenskih i peruanskih luka. Drakeovi ljudi opljačkaše skladišta i blago, spališe mnoge javne zgrade španjolske, ostaviše za sobom svuda propast i jauk. Odanle odjedriše dalje prema sjeveru, i dopriješe sve do Kalifornije. Zaposjednuše u ime Engleske čitav jedan ogromni prostor, koji nazvaše Novi Albion. Poslije nešto vremena krenuše preko Tihog Oceana, i zamalo te se ne nasukaše kod otoka Celebesa, koji bijahu otkrili Portugalci još g. 1512., ali su im ga oko g. 1660. oteli Holandezi. Dotaknuše se i otoka Jave, koji još i danas Holandezi zovu „biserom Istočnih Indija“. Odanle odjedriše ravno prema Kapskoj Zemlji, koju sretno obiđoše, i Drake, krcat blagom i bogatstvom, umoran od pljačkanja, i sa zasluženom aureolom jod-

važnosti i neustrašivosti, spusti sidro pred Plymouthom 5. studenoga 1580. On je u razdoblju od tri godine oplovio svijet i kao gusar, i kao osvajač, i kao nedostiživi pomorac. Španjolci su mu u njegovoj domovini neprestano radili o glavi, pače su i tražili od kraljice njegovu glavu, ali ona s ponosom to odbi, te mu malo iza toga pruži najsjajniji dokaz svoga zadovoljstva: pođe naime 4. travnja 1581. na njegov brod i izjavi, da će tu objedovati; prisili ga, da sjedne do nje, i u nazočnosti velikog broja boljara proglasi ga vitezom. Konačno zapovjedi, da se brod, na kojem je Drake oplovio svijet, ima čuvati kao trajni spomenik slave njegove i Engleske.



Sl. 34. Engleski jedrenjak iz doba kraljice Elizabete.

Drake je vrlo zaslužan za geografiju. On je otkrio najveći dio obala obiju Amerika. Poslije svog puta oko svijeta htio je samo da bude pomorski vojnik, uvijek neustrašiv, uvijek srećan, tako da je najzad Španjolska raspisala ucjenu na njegovu glavu. I kad je jednom pretrpio samo neznatan poraz, to ga se je tako kosnulo, da ga je napala groznica, od koje je g. 1595. umro, silno bogat, obasut odlikovanjima i slavom. Ne može se zatajiti, da je sa Španjolcima više puta postupao kao grozan gusar, ali u pustolovnom onom vijeku bio je jedan od najsretnijih kapetana, pa ga Englezi slave kao pomorca, kojemu se nije jošte našlo para. Imena Hudsona, Davisa, Frobishera, koji su se proslavili tražeći sjeverno-zapadni prolaz, potamnjuju pred imenom Drake-ovim. S njim se može porediti tek Walter Raleigh, koji je pomogao, da se uništi „Nepobjediva armada" Filipa II. (sl. 35.).

XXXIX.

Počeci francuskoga kolonijalnog posjeda.

Poznato je, da se možda nikad nisu toliko mrzila dva vladara, kao što je to bilo s Franjom I., kraljem francuskim, te španjolskim kraljem, zajedno i njemačkim carem Karlom V. Ta je mržnja natjerala Franju, da je prvi između kršćanskih vladara sklopio savez s Turcima. Kako strašan bijaše taj korak, u prvoj polovici XVI. stoljeća, ne treba ni da spomenemo. Ta je mržnja bila fatalna i za naš Dubrovnik, jer je Karlu za njegove ratove iznajmio mnogo brodova, koji su velikom većinom propali.

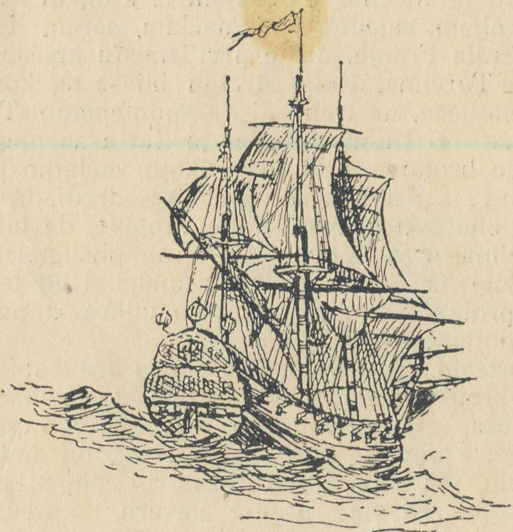
Ali Franjo I., iz pizme protiv Karla V., odredi, da se poduzmu nekoje ekspedicije u nepoznate dotle krajeve, da tako otme dio slave Španjolcima, a sa dijelom slave da postigne i dio koristi, što je pridolazila iz novo otkritih zemalja. Htio je da se nađe jedan morski prolaz, kojim bi se moglo najkraćim putem dospjeti u krajeve mirodija i bisera.

Ivan Verazzani, iz Firenze, bijaše tada u službi kralja Franje. Njega pošalje kralj g. 1523. s četiri broda, da pronađe taj prolaz. Taj prvi pokušaj nije podnipošto uspio. Iduće godine, 1524., pošalje ga opet s jednim brodom, i Verazzani tad pristade uz nepoznatu obalu, niz koju se spusti čitavih stopedeset milja; ali onda okrene opet pramac prema sjeveru, i pristade na više točaka zemlje, u kojoj je našao, da loza bujno raste, i gdje su žitelji bili tamnoputni, ali dobroćudni, te su rado dočekali Francuze. Tu nađe lijepu veliku rijeku, vrlo duboku (Hudson). Kad ga je odatle protjerala žestoka oluja, spustio je sidro u drägi Narraganset, gdje je našao žitelje bjelje od svih ostalih, a i ti su ga rado primili. Nastavio je s plovidbom dalje, ali je bio prisiljen, da se povrati, jer mu je ponestajalo živeža. Prispije u Dieppe, i odanle pošalje kralju 8. srpnja 1524. izvještaj o svome putovanju.

Čini se, da je Verazzani opet pokušao sreću, ali nam se o tom nije sačuvala nikakva vijest, kao što ne znamo ništa ni o smrti toga znamenitog Fiorentinca. Tek su se pronosile o tom puke glasine. Prema kazivanju jednih, Verazzani je u novoj ekspediciji bio neoprezan, iskrcao se, bio ulovljen od urođenika zajedno s drugovima, pa su ih oni divljaci ispekli i pojeli; prema kazivanju drugih, njega su ulovili Španjolci, koji su prijekim okom

gledali na njegova otkrića, odveli ga u Madrid i u tamnici objesili. Svakako njegovo je ime nerazdruživo vezano s otkrićem istočne obale Udruženih Sjevero-Američkih Država, od Floride dalje prema sjeveru.

Zamašaj Verazzanijevih uspjeha nije ostao bez utjecaja na kralja Franju; i on, čim su mu ratni zapletaji protiv carstva dopustili, stade da razmišlja o novom pomorskom poduzeću na Zapadu. Sreća ga je namjerila na čovjeka sposobna i odvažna, koji je shvatio njegovu misao, a to bijaše Jacques Cartier, čije je ime ostalo nerazdruživo vezano s imenom „Nove Francuske“,



Sl. 35. Engleski jedrenjak iz doba kraljice Ane.

kako su u početku prozvali današnju Kanadu. Rodio se u Saint Malo g. 1494., posvetio se pomorstvu i postao kapetan. G. 1533. predloži francuskom admiralu De Brion, da se nastavi otkriće započeto od Verazzanija. I tako 20. travnja g. 1534. otplovi iz Saint Malo-a s dva broda, svaki po 60 tona, i 129 ljudi. Poslije dvadeset dana doplovi do zapadne obale Newfoundlanda, prođe tjesnacem Belle-Isle, i na Labradoru podigne kod krševite jedne drage drveni križ. Htio je nastaviti dalje, ali ga je nevrijeme bacilo prema Magdalenskom otočju, posred zaljeva Sv. Lovrinca. Konačno je ipak zaplovio rijekom Sv. Lovrinca, a da nije ni

pojmio, da je otkrio jednu od najznamenitijih rijeka na svijetu. Poslije šest mjeseci povrati se 5. rujna u Saint Malo.

Uspjesi te plovidbe bili su tako važni, da je naskoro bilo određeno novo putovanje.

Kad je Cartier sve priredio, otplovio je 19. svibnja 1595. s tri broda iz S. Malo-a. Protivni su mu vjetrovi usporili put, pače su se sva tri broda odijelila. Cartierov brod prispije 7. srpnja do Ptičjeg Otočja, gdje je plovidba vrlo opasna. Zatim zaplovi u tijesno Belle-Isle, jer je bilo utanačeno, da se ondje sastanu, ako bi se brodovi odijelili. Konačno je, kad su se sastala sva tri broda, odlučeno, da se zaplovi rijekom S. Lovrinca, pošto su im dva urođenika izjavila, da ta rijeka vodi u krasnu zemlju Kanadu. Ploveći uz rijeku naiđe na otok, prekrit krasnim velikim stabaljem, među kojim bijaše i lješnjaka pa ga stoga prozva otokom Lješnjaka, kako se još i danas zove.

Malo dalje otkriše otočje od četrnaest otočića. Na tima obitavaše jedno pleme, koje je živjelo samo od ribolova. Urođenici su se u početku plašili, ali se kasnije odvažiše i počeše pridolaziti k brodovima. Tu je u blizini bilo mjesto Stadakoma, kraljevska rezidencija kanadskog poglavice, a danas se na istom mjestu podiže grad Quebec.

Kad je Cartier sigurno privezao svoje brodove u toj luci, htjede nastaviti plovidbu dalje rijekom do većega grada, koji su urođenici zvali Hohelaga. Ovi su ga odvraćali od tog nauma, s obzirom na opasnosti, kojima će se izložiti. Ali nisu pomogle ni molbe, ni prijetnje, i on otplovi 19. rujna s pedeset momaka na jednoj većoj i dvije manje lađe. Obale rijeke bijahu prekrite svakojakim velikim i lijepim drvećem; vidjela se sila vinograda s mnoštvom grožđa, mada te loze nije nitko obrađivao. Naokolo svuda kućice i sela ribarska. Cartier i njegovi ljudi budu sjajno primljeni; urođenici su im donosili na dar ribe i divljih miševa. Kad su konačno došli do mjesta, gdje rijeka nije više bila duboka, ostavi on veći brod s nekoliko ljudi, da ga čuvaju, a sam nastavi put s čamcima. Konačno dospješe i do Hohelage. Cartier krene sa dvadeset i pet ljudi dobro oboružanih prema gradu, koji je bio izgrađen od nekoliko stotina drvenih kućica, okruženih trostrukom drvenom ogradom. Nad gradom je bilo brdo, koje Francuzi nazvaše Mont-Royal, od čega je nastao naziv Montréal, današnji naziv glavnoga grada sjeverne Kanade. Cartier i njegovi ljudi budu i tu lijepo primljeni; glavar im je držao pozdravni govor, a onda su muški i ženske dali oduška svojoj radosti pjesmom i plesom. Izišavši iz grada putnici se popeše na Mont-Royal, odakle su uživali divan pogled na više od trideset milja prostora. Obzorje su sa svih strana zatvarali brežuljci, dok im se podno nogu

prostirala lijepo obrađena ravnica, kojom je velika rijeka protjecala, praveći malene slapove.

Dne 5. listopada krenu natrag k svojim brodovima, kamo su prispjeli za 6 dana i nađu utvrdu, koju su poslije njihova odlaska podigli preostali mornari.

Tu ostanu zimovati, ali im od škorbuta umre 25 mornara. Napokon razapeše 6. svibnja jedra za povratak u Francusku, ostavivši korito jednog broda, jer nije bilo dovoljno ljudi. Ostanke toga broda, zakopane u glibu, našli su građani Quebeca 26. rujna 1843., pa su nekoje komade poslali za uspomenu u muzej Saint Malo-a. Putem su se brodovi zaustavili na više mjesta, i konačno 16. srpnja stigli pod Saint Malo. Sjajan je bio uspjeh toga dugog putovanja: otkrio se kraj, lako pristupan, bogat i florom i faunom, lijepo napučen, Nova Francuska, kako ga bijahu nazvali Cartier i njegovi drugovi.

O zadnja dva putovanja toga znamenitog pomorca sačuvale su se vrlo rijetke vijesti. Poslije g. 1552. gubi mu se svaki trag, pa je valjda tada i umro.

Tako se pozornost Francuske svratila prema onim golemim krajevima s onu stranu oceana. Mnogi su predviđali, da će se tu razviti sjajne kolonije. Čitavom kraju, od Svetoga Lovrinca do ušća Mississipija, dali su naziv Nova Francuska, dok su u najbližoj blizini, između Alleghanyskoga gorja i oceana, i Englezi osnovali veliku koloniju. Otud se izlegla borba oprečnih interesa, dok Francuska nije konačno izgubila svoje posjede u Sjevernoj Americi.

XL.

Pomorski i kolonijalni uspjesi Holandeza.

Holandezi, poslije dugih i teških ratova izdržanih protiv Habsburgovaca, čim su mogli da se osove na svoje noge, a osobito poslije španjolske zabrane, da ne smiju trgovati s Lisabonom glavnim stjecištem indijske robe, svrnuše svoj pogled na daleka mora, i upriješe iz petnih žila, da podignu svoje pomorstvo. Oni uvidješe, da im samo vlastito brodovlje može donositi robu iz Istoka, pa se stoga dadoše na osvajanje dalekih kolonijalnih posjeda.

U tu se svrhu osnovaše privatna društva. Kad Barentzu nije uspjelo, da nađe (1594.) prolaz Sjevero-Istočni, tada njihovo društvo „Verre“ poduze ekspediciju do Kapske Zemlje pod vodstvom Kornelija Houtmana. Pod vodstvom Jakoba Kornelija Van Necka

dospješe već do Maskarenskoga otočja, a tada, ugibajući se portugalskim posjedima u Indiji, krenuše prema Javi i Molukama.

G. 1602. stopiše se razna holandeska društva, osnovana za trgovanje s Istokom, u jedno jedino, koje se nazva „Kompanija Velikih Indija“. Tako je i holandeska trgovina bila centralizirana, proglašena državnom i stavljena pod vladin nadzor, kako je to već bilo provedeno u Veneciji, Lisabonu i Madridu. To je društvo bilo nacionalno, pa stoga pripadnici drugih naroda nisu mogli postati članovima Kompanije. Ono je dobilo monopol trgovine s Istočnim Indijama, imalo je vlast da naviješta rat i da sklapa mir, da uzdržava kopnene čete i ratno brodovlje; moglo je graditi tvrđave, imenovati sve svoje namještenike, sklapati ugovore s urođeničkim poglavicama, ali sve u ime Općih staleža, kojima su upravitelji društva morali polagati prisegu vjernosti.

Kad su tako uklonili svaku opasnost privatne konkurencije, počeli su se posjedi Kompanije naglo širiti. Između g. 1602. i 1638. istiskivala je svuda Portugalce, osnivala skladišta na Koromandelskoj i Malabarskoj obali, na otoku Ceylonu, Malaci, Sumatri i Borneu. Otvorila je u Negapatamu faktoriju, koja je kasnije postala veliko središte trgovine s platnom; zagospodovala je na Molukama, zadobivši monopol trgovine mirodija, i već g. 1619. osnovala na Javi grad Bataviju, koji naskoro postade glavnim gradom i zavrijedi naslov „Biser Istoka“.

Ali kolonijalni sustav holandeske Kompanije ne bijaše podnipošto bolji od onoga, što ga bijahu zaveli Portugalci i Španjolci. Na čelu uprave tih posjeda bijaše sveopći namjesnik, koji uživaše kraljevske prednosti, a stolovaše u Bataviji, gdje no bijaše i političko i trgovačko središte, kako je to bila Goa u doba portugalsko. U pogledu trgovine postadoše i Azija i Evropa zavisne od Kompanije; posredovna trgovina Arapa bila je od nje većim dijelom prekupljena.

Iz kolonija je dolazilo sve: mirodije, kamfor, ebanovina, kositar, indigo, zlatni i dijamantov prašak, biser, slador, duhan, razna mastila, svila, pamuk i t. d., a prodavalo se u Amsterdamu, na javnoj dražbi sve osim mirodija, kojima su direktori određivali cijenu, pa je dobit dioničara kojiput iznosila 50%, dok je redovna bila 20%.

No i Kompaniji Istočnih Indija zaprijetiše velike opasnosti: jedna izvanjska, a to bijaše neprijateljstvo i utakmica Engleske; a druga nutarnja, skroz merkantilni duh Kompanije, po kojem je ona zapuštala i samu obranu kolonija, pa je ratno brodovlje očevidno propadalo.

G. 1621. osnuju Holandezi još jednu Kompaniju, onu „Zapadnih Indija“. Stvorena s glavnicom od sedam milijuna forinti, dobila je ova za razdoblje od 24 godine isključivi monopol trgovine i

plovidbe na zapadnoj obali Afrike sve do rta Dobre Nade, na obim obalama Amerike, na svim otocima Tihog oceana sve do Moluka. Brazil je tek privremeno zauzela (1622.—1630.); u Sjevernoj je Americi osnovala Novi Amsterdam, dok je u Malim Antilama zaposjela g. 1634. Curacao, Orubu, Buen Ayre, a poslije 40 godina, otok Sabu i Sv. Martina, što no postadoše skladišta kriomčarske robe na štetu Španjolaca, Portugalaca i Engleza.

Kako su međutim Portugalci bili dodijali Kitajcima, zametnuše Holandezi trgovačke veze i s Kitajem, koji im ustupi Formosu. Sporazumješe se i s Japanom, te osnovaše skladišta u Nagasaki i Deshimi.

G. 1652. Ivan Antun Van Riebeck počne kolonizirati Kapsku zemlju, a u isto doba nazvaše Australiju Novom Holandijom.

Kad je Holandija postala stovarištem indijskih proizvoda, raspolažući k tomu golemom mornaricom, osigura sebi s diferencijalnim carinama i sa zabranama posrednu trgovinu čitave Evrope. Ne samo Italija, već je i sam Levant dobivao s holandeskim brodovima pamuk, slador, kavu i druge indijske proizvode, koje su prije, po staroj kopnenoj cesti, dobivali daleko sporije i znatno skuplje. Holandija je konačno uništila Hansu, sklapala sjajne poslove s Rusijom, gdje no bijaše g. 1604. i 1731. dobila dragocjenih trgovačkih povlastica. Svake je godine doplovilo u luku Arhangelska trideset do četrdeset holandeskih brodova, dakako, ponajviše praznih, jer je Rusija tada još slabo trošila evropske rukotvorine, ali je bio velik izvoz građevnoga drva, smole, ribljeg ulja, platna za jedra i konoplje. Iz Poljske je holandesko brodovlje dovozilo žitarice, kojima se je najprije sama Holandija opskrbljivala, a preostatak je dijelila drugim zemljama uz sjajne dobitke. G. 1645. priznala je, iz pizme protiv Engleza, ugovorom pristojbu Sunda, koju bijaše prisvojila i monopolizirala Danska. A dok je privremeno posjedovala Brazil, to veliko nalazište dijamanata, cvao je u njoj i obrt rezanja i brušenja dragoga kamenja. Taj se obrt bijaše već prije dotjerao u Firenzi. Holandesko platno još danas je na glasu, a Holandezi su bili prvi, koji su uveli bijeljenje tkaninâ.

Posebnu stranu u trgovačkoj povijesti Holandije čini promet s novcem i bankovne operacije. G. 1609. utemeljena je Banka u Amsterdamu. Tamo je pritjecao silan novac, jer su za nj jamčili posebni zakoni i solidnost naroda, a na zajmove se redovno plaćalo 3%, kojiput 2½%. Dakako da se je kasnije više puta pojavila ađotaža s vrijednosnim papirima, mada su zakoni oštro zabranjivali takve nepoštene špekulacije.

Oko polovice XVII. stoljeća, kad je Holandija bila na vrhuncu svoje kolonijalne ekspanzije, počeše joj romanski narodi i „britska zavist“ zadavati teške udarce. Španjolci iz Manile zadaju joj ne-

ugodnosti na krajnjem Istoku. Portugalci potiču Brazilijance na bunu, a Francuzi opterećuju njezine rukotvorine. Najstrašniji udarac zadao joj je Cromwellov Navigationsakte (1651.), koji je ciljao na holandeski ribolov i na njihovu posrednu trgovinu, ta glavna vrela njezina blagostanja. Kasnije se Holandija zaplela u ratovanje s Francuskom i s Engleskom, poslije kojega je Londonskim ugovorom (1654.) i ugovorom u Bredi (1667.) morala odstupiti svoje kolonije u sjevernoj Americi. G. 1662. istjera i Kitaj s Formose tako zvane „morske kirijaše“. Holandija se htjela Englezima osvetiti, pomažući ustanak engleskih kolonija u Americi, ali je i tu zlo prošla, jer je konačno bila isključena iz trgovanja na Atlantiku, izgubila je Negapatam i zapala u dugove.

Tako su, kad je buknula velika francuska revolucija, preostali Holandiji od te silne veličine i moći na moru tek ostanci. Borba bijaše preveć nejednaka, da bi joj malena ova zemlja mogla odoljeti.

XLI.

Pomorci počinju osvajati polarne krajeve.

Polarni krajevi, što no okružuju dva zemaljska stožera, počeše odavna privlačiti smjele pomorce. Osobito sjeverni polarni krajevi, nazvani danas skupnim imenom Artida, postadoše zarana ciljem onih pomoraca, kojima bijahu više na srcu interesi znanosti, nego li materijalne koristi. I ako uspjesi tih odvažnih morskih vukova nisu bili tako sretni, kao oni njihovih drugova u drugim stranama kruglje zemaljske, njihova je samozataja i žrtva često bila uzvišenija. One ledene staze, što no vode preko Artide k Polu, obilježene su grobovima mnogih junaka, koje je pokrio vječni led, te ostadoše bez križa i nadgrobna spomenika.

U dugom nizu tih junaka-mučenika treba da se u prvom redu spomene Vilim Barents. Njega možemo smatrati pročelnikom i vođom prve polarne ekspedicije, koja doista zaslužuje to ime. Dne 6. lipnja 1594. krenuše u sjeverne strane četiri broda iz Texela u Holandiji pod zapovjedništvom Kornelija Rijpa, ali pod faktičnim vodstvom Barentsovim, koji je i sam zapovijedao jednim od tih brodova. I on je bio prvi, koji je 10. srpnja dopro do zapadne obale Novaje Zemlje. Ovu je i istražio i dospio do sjevero-zapadnog rta, koji prozvaše Nassau. Dva su pak broda, ploveći prama istoku, bila potisnuta u Karsko more, gdje su ustanovili, da se njegova obala duboko proteže u jugo-istočnom smjeru. Osvjedočeni, da su naišli na trgovačku cestu, koja vodi

u Kitaj, povratiše se u Amsterdam. — Barents bijaše tad dopro do 77° ili 78° sjeverne širine.

Malo poslije tog povratka krene pod vodstvom Barentsovim nova ekspedicija od šest brodova prema Novaji Zemlji; ali kako su našli Vajgač cestu ledom zakrčenu, povratiše se razočarani u domovinu. Dne 16. svibnja 1596. odjedri opet Barents iz Amsterdama, otkrije Medvjeđi otok i Spitzberge, te dospije do 80° 11' sjeverne širine. Njegovi drugovi Heemskerk i Kornelije Rijp povratiše se u Holandiju sa svojim brodovima, dok Barents krene opet prema rtu Nassau, ali ga tu zaokruži polarni led. On tu udesi prvo zimovalište u polarnim krajevima. Jedan član ekspedicije



Sl. 36. Barentsova drvena kućica, sagrađena g. 1596. u Ledenoj Luki, nađena g. 1884.

Gerrit de Veer, zapisa sve doživljaje, koji se ne mogu čitati bez velikoga ganuća. Tu su bili zatvoreni u jednoj drăzi, koju Barents okrsti „Ledena luka", i tu morade provesti čitavu zimu u velikom stradanju. Ipak su bili toliko sretni, što su našli nešto drveća, koje su morske struje onamo donijele; tako su mogli podići kućicu, u koju preniješe sve svoje zalihe. Gerrit bilježi, da su mu drugovi bili trajno dobro raspoloženi. U tom im je pomogla njihova odvažnost, smirenost i stega. Čitavu su tu zimu slušali samo mukli bijes snijежnih vijavica, i strašno zavijanje orkana. Trpjeli su od neizrecive oskudice. Barents je dugo vremena sokolio svoje drugove; ali najzad sâm teško oboli. I

kad su opet prviput ugledali sunce, junački je kapetan bio sasvim iznemogao (sl. 36.).

Na povratak se počeše spremati Holandezi 24. lipnja 1597. Barents nije mogao ni da stane na noge, te ga uniješe natrag u drvenu kućicu, u kojoj je 19. istoga mjeseca preminuo.

Barentsova drvena kućica ostade napuštena na obali Ledene Luke dvije stotine osamdeset i osam godina, dokle je ne nađe norveški kapetan Elling Karlsen sa svim inventarom, onako kako ga je opisao Gerrit de Veer. Bili su na svom mjestu i kreveti, i zidna ura, i alabarde i mušketi.

Barentsovi se drugovi nisu povratili s velikim brodom, jer je taj bio još uvijek okružen ledom, već su se povjerili svojim slabim čamcima. Nekako su se dokopali poluotoka Kole, gdje ih je našao Rijp i prenio u otadžbinu. Vječnu uspomenu na Barentsa sačuvat će „Barentsovo more" i „Barentsovo otočje".

* * *

Engleski pomorac Henrik Hudson otplovio je g. 1607. na malenom brodu s deset drugova u polarne krajeve i dospio daleko između Grönlandije i Spitzberga, ali se morao odmah i povratiti. Iduće godine krene opet prema sjeveru i dopre do Novaje Zemlje, gdje no opazi, da je na Spitzbergima klima blaža na 80° nego li na Novaji Zemlji na 76° sjeverne širine. G. 1609. poduze i treće putovanje na račun Holandeske Istočno-indijske kompanije. Otplovio je iz Amsterdama s nadom, da će pronaći jedan sjevero-istočni prolaz, te zajedri Davisovim vratima. I naiđe na ušće rijeke, koja nosi njegovo ime. G. 1610. otplovi s jednim engleskim brodom, dospije do Grönlandije, odatle krene prema zapadu; tu naiđe na morska vrata i konačno na drăgu, koja, kao i vrata, nosi njegovo ime. Teško životarenje ozlovoljilo mu momčad; a kad je Hudson zaprijetio, da će nepokorne iskrcati i napustiti, provali buna. Jedne ga noći mornari zgrabiše, svezaše mu ruke na leđima, baciše njega i njegova sina sa osam njemu preostalih vjernih drgova u čamac, i ostaviše ga na milost i nemilost valovlja. Za njega i njegove drugove nije se nikad ništa doznalo, mada se je dugo vremena za njima tragalo. On je, kao i Barents našao smrt na poprištu svoje slave!

* * *

I Danac Behring nađe smrt u ledu u sjevernim morima. Njega je poslao Petar Veliki, da istraži Kamčatku. Prvo je putovanje svršilo sretno. Ali na drugom putovanju, 4. lipnja 1741., iskrca se na sjevero-zapadnoj američkoj obali. Oluje i škorbut

prekinuše mu napredovanje. Na pustom otoku, koji se prozva njegovim imenom, poginuo je od bolesti i gladi. Mornari ga omotaše u jedro i položiše u jamu. Po njemu se nazva morski tjesnac, što dijeli Aziju od Amerike, Behringova vrata.

XLII.

Prva plovidba oko Zemlje.

Poslije otkrića Amerike, prvi je oplovio Zemlju, to jest, kako se konvencijalno veli, prevalio put oko svijeta, Portugalac Ferdinand Magalhaes, ili, kako su ga Španjolci prozvali, Magellan. Kad se je Kolombo iskrcao u Novom Svijetu, Magellanu je bilo dvanaest godina. Rođen je oko 1480. u Sabrosa in Tras os Montes. Svojom glasovitom plovidbom oko zemlje dokazao je istinitost i osnovanost ideje Krištofa Kolomba.

Magellan je bio patricijskog roda, a počeo je ploviti, kad mu je bilo dvadeset godina, najprije u Afriku, pa u Indiju. Na povratku bude oklevetan kod kralja Don Manoela, koji ga zato vrlo hladno primi. To je potaklo Magellana, da ostavi otadžbinu i da stupi u službu Španjolske, gdje se je nadao, da će moći ostvariti svoje veličanstvene osnove. Karlo V. obeća mu svoju sklonost, ali mu njegovi kolonijalni upravnici nisu zatajili svoje protivnosti I tako 22. listopada 1518., kad je Magellan bio zabavljen opremanjem svoje malene eskadre, nastade smutnja u pučanstvu u San Lucaru, jer se bijaše prosuo glas, da je on na tim brodovima kastilske grbove zamijenio portugalskima. Na stvari je bilo to, da je dao postaviti na brodove i svoj grb. Tom prilikom zamalo te ga nisu sasjekli, jer u onoj velikoj gunguli bijahu ljudi trgnuli već i mačeve.

Karlo V. ukori svoje kolonijalne upravnike i izda zapovijed, da se brodovi što prije opreme, jer je Magellanova zadaća bila, da pronađe put do Molučkog otočja ploveći samo po španjolskoj polutci, a na osnovi određene papinske demarkacione linije. Magellan se požuri i otplovi, premda su pri polasku opaženi nepovoljni neki znakovi. Da ugodi kralju, uzeo je sa sobom čovjeka, kojemu vlast bijaše skoro jednaka njegovoj: imao je naslov glavnog inspektora. To bijaše don Juan de Cartagena, koji zapovijedaše trećim brodom Magellanove flotile. Taj je čovjek mrzio Magellana. No osim ovoga morao je Magellan da trpi uza se i svoga najljućeg neprijatelja, inače svog zemljaka. To je bio Estevan Gomez, a čeznuo je za čašću, koju bijaše nosio i Magellan. I tako je Magellan bio okružen samim takmacima, koji su, kao

prvi njegovi doglavnici, imali da budu njegovi najprivrženiji suradnici.

Kad je brodovlje 20. rujna 1519. isplovilo iz San Lucar de Barrameda, Juan de Cartagena pokuša da obori admiralov ugled time, što mu je upravljao pitanja s nekakvom neobičnom familijarnošću i postupao prema njemu kao sa sebi ravnim. Magellan odvažno naglasi svoj naslov vrhovnog zapovjednika. Ali Cartagena se nije na to obazirao, već je postajao sveđ drzovitiji. Pače se jednom, raspravljajući s Magellanom, u nazočnosti nekolicine mornara, izdere prijetećim glasom. Tada Magellan shvati, da ne smije ni časa časiti, već da treba smjesta da postupa. Obori se na Juana, zgrabi ga za prsa, i reče mu: „Kapetane, vi ste uhapšeni!" Taj odvažni čin donese najbolji plod, jer je Cartagena badava molio pomoć od ostalih časnika. Magellan ga dade okovati, kao da je bio jednostavni mornar.

Tada je flotila plovila blizu Gvineje. Magellan odluči preploviti Atlantik i krene prema Brazilu, te u prosincu 1519. doplovi u drägu Rio Janeiro. Tad se spusti niz američku obalu, u nadi, da bi mogao naći prolaz, koji mu je eto i ovjekovječio ime. I 10. siječnja stiže na ušće La Plate. Flotila mu je još uvijek bila čitava: pet brodova sa 239 ljudi. U svibnju dopre do luke Sv. Julijana, gdje bijaše odlučio prezimiti. Ali se sad pojaviše među momčadi smutnje: u onom pustom, tužnom, studenom kraju, mornari se počeli buniti. Poticani od svojih vođa stadoše zahtijevati, neka se krene na povratak u Španjolsku. Magellan se nije dao sklonuti ni molbama ni prijetnjama. Izjavi, da će prije poginuti, nego li se sramotno povratiti. Tako je flotila tu zimovala od 31. svibnja do 24. kolovoza. Magellanova je odlučnost djelovala i na najotpornije, pogotovo kad je smrću kaznio dva časnika, koji su se očito bunili. Jedan se od tih zvao Luiz de Mendoza, a drugi Gaspard de Quesada.

Poslije toga Magellan isplovi iz luke Sv. Julijana, ali ga snađe oluja, koja zamalo da mu nije uništila sve brodove. I tako, iza svladanih nebrojenih teškoća od ljudi i prirodnih elemenata, dospije napokon do Ognjene Zemlje i otkrije prolaz, kojemu se on domišljao na južnom kraju Amerike, i koji nosi njegovo slavno ime.

Flotila izađe iz Magellanovih vrata 27. studenoga 1520. i krene prema sjevero-zapadu, onim golemim oceanom, na kojem je našao tišinu, pa ga je i nazvao Tihim. Tu je Magellan otkrio više otoka i najzad dospio do Marijanskog otočja, gdje je kod otoka Zebu pristao, da mu se brodovi opskrbe živežem. Kralj toga otoka primi došljake ljubezno. Magellan tu dade sagraditi crkvu i krstiti žitelje. Ali je silno pogriješio, kad je naložio, da se svi bližnji kraljevi imaju pokoravati kralju Zebu-a. Oni ogorčeno

odbiše taj zahtjev, pače kralj otoka Matana sabra do šest tisuća ljudi, da se opre Evropejcima.

U tom je otporu vidio Magellan potpunu nepokornost. Uzme sa sobom malu četicu ljudi i krene u selo Matana. Selo bijaše pusto, i on ga zapali. Na pogled požara urođenici se raspališe i udariše na Španjolce kamenjem i strjelicama. Španjolci su odolijevali, ali broj napadača bivaše sve veći, i Magellan uvidi, da se je sa svojih pedeset momaka ljuto prenaglio, te naloži, da se povuku prema obali. I baš kad je dospio blizu svog broda, pogodi ga kamen u nogu i on pade. Tada ga jedan od urođenika izbode kopljem, i on poginu 27. travnja 1521. (sl. 37.).

Magellan bijaše mrtav, ali je i problem plovidbe oko Zemlje bio riješen. Njegov pratilac, talijanski vitez Antonio Pigafetta, opisa ovu prvu plovidbu oko Zemlje, a Sebastijan de Elcano preuze zapovjedništvo preostalih dvaju brodova i dospije do Molučkog otočja. Tu se odijeli brod „Trinidad", koji preduze, da se povrati u domovinu preko Tihog oceana, ali se morade predati Portugalcima. Tako je Elcano krenuo na povratak s jednim jedinim brodom i 17 drugova, i dospio u Španjolsku iza 3 godine, manje 18 dana. Taj slavni brod, koji je prvi oplovio Zemlju, zvao se „Viktorija", a spustio je sidro 8. rujna 1522. u istoj luci San Lucar, iz koje bijaše s Magellanom isplovio. Elcano se požurio preko Seville u Valladolid k caru Karlu V., koji ga primi s velikim počastima. Malo zatim, i to baš radi te plovidbe, nastade spor zbog Moluka između Španije i Portugala. Izgladio se istom g. 1529., kad je Portugal izbrojio caru 350.000 dukata zato, što se je odrekao svakog prava na Moluke.

XLIII.

Pirenejske države na vrhuncu i njihovo propadanje.

Nepobjediva Armada.

Već smo opisali silne napore Portugalaca u XV. stoljeću, dok su njihovi pomorci mogli utvrditi, da se Afrika dade oploviti, i da je oko nje morski put u Indije. Otkriće rta Dobre nade bijaše početa knjihova daljnjeg prodiranja na Istok. I doista, Vasco da Gama ga je oplovio i dospio g. 1498. u Kalikut. Nekoja mora, po kojima su Portugalci doprli u Indiju, bijahu dotle, politički i gospodarski, otvorena samim Muslimanima, pa stoga ovi odluče, da se usprotive pomorcima, koji su doplovili tim neobičnim



Sl. 37. Savremena alegorija na prvu plovidbu oko Zemlje g. 1522.

putem. Kralj Emanuel shvati odmah svu važnost otkrića, pa da pokaže, da je budućnost Portugalske samo na moru, primi kićeni naslov „Gospodar afričke, arapske, perzijske i indijske plovidbe i trgovine“.

G. 1505. otplovi Franjo d'Almeida s naslovom potkralja na 22 broda u svrhu osvajanja. Zauzme Quilou na istočnoj obali Afrike, dospije u Hindostan, prisili one slabe knezove malabarske, da mu prisegnu vjernost i da mu dopuste, da gradi tvrđave na njihovu teritoriju. G. 1506. dopre do Ceylona i nametne tamošnjem vladaru obvezu, da će davati Portugalcima 250 tisuća funti cimeta svake godine. Od tog časa, teško je reći, da li da se čovjek više divi osvajačima ili da se više zgraža zbog njihove okrutnosti. U svome su otporu muslimani našli saveznike u Egiptu i Veneciji, ali su se ovi bezuspješno ogledali s Portugalcima na moru. Kralj Henrik ipak opozva Almeidu i posla mu Alfonsa d'Albuquerque za zamjenika, s naslovom Vrhovnoga kapetana Indije, dok su Almeidu putem, na povratku, ubili Kafri kod rta Dobre nade.

Albuquerque, koga su zvali „Portugalski Mars“, nastavi djelo svog predšasnika. On zauze znatan dio kopna, i tako njega zapravo treba smatrati osnivačem portugalskog imperija u Indijama. Osvoji i Gou, koju proglasi glavnim gradom; prođe onda najprije do Malake, vrlo važnog središta za trgovinu s mirodijama, te za sve trgovačke veze između Indijskog oceana, malajskog otočja i Kitaja. Da upropasti arapsku trgovinu, pokuša osvojiti Aden, što mu nije uspjelo; ali zato zauze Ormus, ta prava vrata Perzijskog zaljeva. S tim je završio svoja osvajanja i svoj život.

Njegovi nasljednici prodriješe u Crveno more do Massaue, a veze, koje oni osnovaše u Istoku s Kitajem, Japanom i Malajskim otočjem, održaše se čitavo stoljeće. I tako Portugalci imađahu polovicom XVI. stoljeća golemo kolonijalno carstvo, u koje spadahu u Africi Quiloa, Mozambique i Sokotra, u Aziji Ormus, Bahrein otoci, arapski teritorij Maskat, Malabar, te gradovi Diu, Damão i Bassein; niz tvrđava na Ceylonu, Negapatam i Meliapur na Koromandelskoj obali, Malaka, Sundajsko otočje, Moluke i Makao u Kitaju. Te kolonije nisu smjele trgovati ni s kim osim s Portugalskom. Trgovačka mornarica bijaše državna, a država je davala privatnicima pojedine brodove na upotrebu uz pristojbu od 30% vrijednosti dopremljene robe. Ni brodovi samih urođenika nisu smjeli trgovati u indijskim lukama bez pristanka portugalskih oblasti, a taj im se izdavao samo na godinu dana. Samo vlada je mogla, i nitko drugi, poduzimati plovidbe u svrhu daljnjih otkrića; ali ona je znala, kao što su to u svoje doba činili i Kartažani, čuvati tajnu tih ekspedicija, i nije dopuštala ni plovidbeni red put Indije da se objelodani.

Kralju su pripadale sve carine, svi danci podložnih indijskih

poglavica, monopol papra i mirodija. U Lisabonu je postojala Indijska Kuća, neka vrsta burze, koja je nadzirala sve, što se je ticalo trgovačkih veza s kolonijama. Ona je primala sve proizvode, koje je kasnije dijelila po Evropi. Sad su i Talijani, koji su prije sami to isto činili, bili primorani da ih nabavljaju u Lisabonu. A kad je bilo previše robe, Indijska bi Kuća po tadašnjim trgovačkim kriterijima radije robu uništavala, nego li bi snizila njezinu cijenu. Tako su na obali glavnoga grada više puta gorjele goleme lomače cimeta, mirodija i različnih smola, a više je bijednika dospjelo na vješala, što su se usudili da poberu sa zemlje komadiće oraščа ili karanfića, koje je sama sila vatre bila odbacila!

To portugalsko gospodstvo u Indijama jedva se je održalo jedno stoljeće. Zadala mu je smrtni udarac aneksija Portugala Španiji. Ali i bez nje bi bila sve upropastila sama užasna portugalska uprava u kolonijama. K tomu je Portugalska bila premalena, da bi mogla slati dovoljan broj useljenika u kolonije, a Španjolska bijaše sva zaokupljena Amerikom, pa se za Aziju nije uopće brinula. Ali glavni su uzroci propasti kolonijalnog carstva portugalskog bili samovolja, gulež i potkupljivanje. To je pobudilo neukrotivu mržnju urođenika, koji su se stoga rado odmah podvrgli gospodstvu Nizozemaca i Engleza.

No Portugalci su posjedovali i Braziliju. Alvarez Cabral, ploveći g. 1500. put Indije, slučajno je pristao uz brazilsku obalu. U početku su tu zemlju bili odredili za kažnjeničku koloniju. Međutim su nekoji deportirani Židovi, slijedeći svoj prirođeni nagon, počeli tu trgovati; i kad su dobili s Madeire sladornu trsku, počeše je gojiti, te su zakratko već slali redovite pošiljke u Evropu. Tada odluči portugalska vlada da tu koloniju bolje organizira: pošalje prvoga guvernera Tomu Souza, koji dade raskrčiti dijelove šumâ, zasnova više gradova, i stvori izgled za lijepu budućnost Brazila. Taj je napredak prekinut, kad je Portugalska sa svojim kolonijama dospjela pod Španjolsku (1580.—1640.). Tad su i Holandezi zaposjeli dio Brazila; no Portugalska, čim se je riješila Španjolske, posvetila je najveću pažnju toj zapravo jedinoj svojoj koloniji, koja je nešto vrijedila. Plantaže se sladora pomnožale, i Portugalska je otud vukla veliku korist. A kad su se otkrili rudnici zlata i dijamanata, napustili su Portugalci obrađivanje polja, pa je tako počelo propadanje, koje je još samo pospješio poznati nesretni trgovački ugovor s Engleskom i još nesretnija vlada ministra Pombala.

G. 1820. Portugalska gubi Braziliju, i obraća veću pažnju svojim afričkim kolonijama.

* * *

Ista sudbina, što je snašla kolonijalno carstvo portugalsko, snašla je i španjolsko. Španjolac je krajem srednjega vijeka prezirao trgovinu i obrt, jer je čeznuo samo za vojničkom slavom. Taj se narod borio skoro osam stotina godina s muslimanima, pa se je u njemu uvriježio neki viteški zanos i poduzetni duh, koji mu je omogućio da dobije novi jedan svijet, ali je istodobno u njemu ubio svaku ljubav za rad. Svakim Španjolcem zavlada tada pravo ludilo za putovanjem, pogotovo kad se razglasilo, da je Amerika prepuna zlata i srebra, da je pravi u njoj Eldorado Nastalo je doba „conquistadoresa“, osvajača. Između pustolova, što tada odjedriše preko Atlantika, spomenimo Ferdinanda Corteza, koji je g. 1519. s velikim naporima osvojio Meksiko (koji je g. 1518. otkrio Grijalva), te se je s pravom mogao pohvaliti, da je „dao Karlu V. prostranije zemlje od onih, što su mu ih namrli njegovi pređi“. Franjo Pizarro i Diego d' Almagro zaplove Tihim oceanom i osvoje Perù i Chile (1531.—1535.). Svakojakim okrutnostima zagospodovaše tako Španjolci Meksikom, Floridom, Antilama, srednjom i južnom Amerikom, osim Brazila. A svima tim posjedima doda još Magellan Filipinsko, Karolinsko i Marijansko otočje.

Oko g. 1542. poče Karlo V. organizirati američke kolonije. On ih podijeli na dvoje: jedna je bila Nova Španija (Meksik, Antile i srednja Amerika), a druga Perù (Južna Amerika). Na čelu svakoga dijela bijaše jedan potkralj sa sjedištem u gradu Meksiku, odnosno u Limi. U Madridu, na čelu kolonijalne uprave, bijaše Indijsko Vijeće, a u Sevilli la „Casa de contractation“, trgovački i sudbeni Dvor.

Trgovački monopol bijaše bît kolonijalnog sustava španjolskog i portugalskog. Vrhovni cilj Španije bijaše povlačiti u metropolu što više dragih kovina. Kolonije su morale svoje proizvode izručivati Španiji, a ova je njih opskrbljivala evropejskom robom. U kolonijama nije smjela postojati nikakva važna industrija, kao što su predionice, tkaonice, mastionice, strojenje koža itd., jer su takvi proizvodi morali dolaziti iz metropole. Nisu smjeli gojiti ni masline; ali su zato jadni urođenici morali nabavljati baršun, ogledala, knjige, britve itd., što im nije trebalo. Trgovati s kolonijama mogla su samo dva grada: Sevilla i Cadiz. Pristojbe su se plaćale na sve, čak i na milostinju!

Kolonijalni sustav španjolski bijaše nešto najgore, što se može pomisliti. Nije bila bolja uprava španjolskih Habsburgovaca ni u samoj kraljevini. I kako su oni upropastili u onoj zemlji sve, upropastili su i pomorstvo. Obalna je plovidba u Sredozemnom moru skoro prestala, a s njom i ribolov. U lukama osim Seville i Cadiza nije se uopće vidio čestit brod sa španjolskom zastavom. Oko g. 1600. sva pomorska trgovina španjolska dospje u ruke

Holandeza; drevnog bogatstva Katalonije nestade, a industrija rukotvorinâ propade poslije izgona Maura, osobito radi povišice plata i nadnica, koju je izazvalo obilje gotovine. I tako kad Španija nije više imala u kolonijama nužnih proizvoda, nabavljala ih je u inozemstvu, a ovo je rado dobavljalo prebogatoj, ali lijenoj i neplodnoj Španiji sve, što joj je trebalo za podržavanje njezine bajoslovne raskoši. I Španija je, kao i stari Rim, gledala, kako joj izmiče na sve strane zlato i srebro, koje je ona uzaludno zabranjivala izvoziti. Napokon, kad je ostala bez ratarstva, bez industrije, bez trgovine i dragih kovina, našla se na dnu svake bijede.

Burbonska dinastija, koju je osnovao Filip V. (1713.), pokušala je doista na više načina i u više mahova, ne bi li popravila te jadne prilike; ali, uz mnoge korisne reforme, prekasno je španjolskim pokrajinama bilo dopušteno trgovanje s Amerikom, prekasno su se osnovala nekoja pomorska plovidbena društva, i poštanske pruge, što su svakoga mjeseca išle u Kubu, Portorico i la Plata.

Te bi reforme prije dva stoljeća bile pomogle vrlo mnogo: sada nisu više mogle da spasu Španjolsku. Holandezi i Englezi, dva poduzetnija i radišnija naroda, podigli se međutim znatno i ojačali toliko, da su zapleli Španjolsku u duge pomorske i kolonijalne ratove, dok joj ne istrgoše najljepše dragulje iz njezine krune.

Ne možemo završiti ovo poglavlje, a da se ne dotaknemo poraza, što ga je doživjela tako zvana „Nepobjediva armada“ španjolskoga kralja Filipa II. Taj poraz, kao i čitav događaj imade mnogo sličnosti s porazom ruskog brodovlja u Ćušimskim Vratima g. 1905. Kao što je Rusija, da zastraši Japan, nepromišljeno poslala čitavo svoje baltičko brodovlje u skrajni Istok, tako je Filip II. mislio, da će zastrašiti Engleze, kad pošalje u njihove vode mornaricu, kakva se dotle nije vidjela na Atlantiku. I kako su prirodne sile pomogle Japancima, da unište rusko brodovlje i time dokrajče onaj tegotni rat, tako su i Englezima pomogli prirodni elementi, da nestane Filipove „Nepobjedive armade“. Nisu na moru uvijek odlučni ni broj brodova ni broj momčadi, nego druge prednosti, koje su pomogle Japancima protiv Rusa, i Englezima protiv Španjolaca.

Čitava „Nepobjediva armada“ Filipa II. bijaše samo naduta fraza. Krenula je 30. svibnja 1558. ispod Lisabona. Sastojala se od sto trideset i dva broda, ali trideset od tih imađahu manje od stotjne tona. Velikih je brodova bilo vrlo malo. Admiralski brod „Gangrina“ nosio je 1136 tona, imao je 36 topova, 100 mornara i 300 vojnika; drugi admiralski brod „San Martin“, sa 1550

tona, 50 topova, 118 mornara i 304 vojnika; treći admiralski brod „Santa Anna" imao je 1200 tona, 50 topova, 50 mornara i 300 vojnika; četvrti admiralski brod „Ragazzone" imađaše 1294 tone, 35 topova, 90 mornara i 350 vojnika. Osim njih je bilo osam brodova od 900 do 1000 tona, svaki sa 30 topova i pet stotina što mornara, što vojnika. Bilo je nadalje dvanaest brodova od 700 do 900 tona, sa 25 do 30 topova i po 400 ljudi. K ovima treba dodati još dvadesetak brodova od 400 do 700 tona, a ostalo bijahu manji brodovi. Svega skupa imala je ta armada 59.120 tona, 2761 topova, 7865 mornara i 20.670 vojnika, uračunavši ovamo četiri portugalske galije s ukupno 200 topova, 424 mornara, 440 vojnika i 888 veslača robova, te četiri napuljske galijace, s 200 topova, 477 mornara, 744 vojnika i 1200 robova. Imali su svakako ti brodovi i mnogo sitnije artiljerije; ali ta nije ni dolazila u obzir. Svakako se toj armadi nije mogao davati onako gizdav naslov, jer je talijansko brodovlje pod Visom g. 1866. bilo za 10—15.000 tona jače.

Englezi su u ono doba imali samo jedan brod od 1000 tona: zvao se „Triumph", sa 100 topova i 780 ljudi; za njim su bila dva broda po 900 tona, 80 topova i 600 ljudi; onda sedam brodova po 600 do 800 tona; šest po 200–400 tona, a ostalo bijahu neznatne jedinice. Svih engleskih brodova bijaše doduše 191, ali im je ukupna nosivost dosegla tek 32.085 tona sa 15.178 ljudi. Kraljevskoj su mornarici pripadala zapravo samo 34 broda, s 12.900 tona i 6.225 momaka; sve ostalo se sastojalo od unajmljenih, dobrovoljačkih i obalnih brodova.

Otud očito razabiremo, da gorostasnih brodova nije uopće bilo ni na jednoj strani, i da je španjolska armada bila nazvana „Nepobjediva" možda samo zato, što je engleska bila za polovicu slabija u tonaži.

Vrhovni je zapovjednik španjolske mornarice bio Vojvoda Medina Sidonia. Njemu je Filip II, misleći, da se razumije i u pomorsku ratnu taktiku, dao naputak: budući da su Englezi vještiji u baratanju artiljerijom, oni će nastojati, da se biju iz udaljenosti, dok Španjolci, koji su brojno jači, treba da im zakvače brodove. Tu se je, očito, kralj Filip osjećao nadahnut taktikom Rimljanâ u prvom punskom ratu.

Zapovjedniku engleskog brodovlja je uspjelo da se potpuno posluži vjetrom u svoju korist. On se je zadovoljavao, da pogađa neprijatelje iz daleka, dok su Španjolci u dugom nizu nastavljali plovidbu engleskim Kanalom. Bitka je započela, valjda, 31. srpnja. Već iduće noći Španjolci izgube jedan brod od 945 tona, koji je poletio u zrak, jer je neki topnik potpalio skladište baruta, da se osveti radi pretrpljenog zlostavljanja. Dne 2. kolovoza pokušaju Španjolci na visini Portlanda navaliti na Engleze, ali ovi su tako

manevrirali, da im se oni nisu mogli približiti. I 3. i 4. kolovoza bilo je više manjih okršaja, a 6. kolovoza spušta brodovlje kralja Filipa sidra pred Calaisom.

I Englezi su se usidrili u blizini, i u noći drugog dana pokušaju spaliti neprijateljsko brodovlje s pomoću osam „brulota", (brodići puni upaljivih tvari), ali Španjolci, kakogod ih je smeo taj pokušaj, osujete svoju propast. Ipak su jedan za drugim gubili po koji brod. Uto je nastalo i nevrijeme, koje Englezima nije zadavalo velike brige; dok Španjolci nisu znali, kako da se pomognu. Usto im je počelo nestajati hrane, a na brodovlju se počinju javljati svakojake bolesti. I „Nepobjediva armada" krenu, bez odlučne bitke s neprijateljem, prema Orknyjskomu otočju, te mimo njega i otočića Fair prođe u Atlantik. No tu im vjetrovi nisu bili povoljni. U nevolji pobacaju tad u more konje i mazge, što su ih vozili sa sobom za iskrcanje na engleskom tlu. I hranu stegnu na pola funte baškota, čašu vina i čašu vode na dan, i teškom mukom, poslije vrlo tegotne plovidbe po nepoznatom moru, bez karata i bez pilota, stiže armada, raspršena na sitne skupine, iza puta od konca rujna do konca listopada, u španjolske luke, izgubivši pedeset i četiri broda, i to najveća, i oko devet tisuća ljudi.

Englezi su se tom prilikom okoristili vjetrom, kao i Temistoklo u bici kod Salamine, ili Japanci maglom u Čušimskim vratima.

Uspjeh na moru bijaše uvijek zavisan od pomorske vještine zapovjednika i morala momčadi!

XLIV.

Dubrovačko pomorstvo u doba republike.

Dubrovački kroničari ponosno ističu poznatu: „Sic Ragusa civitas fere omnium, quae sunt in Europa, minima, non minus respublica dici debet quam Turcarum aut Hispanorum", što bi značilo: I tako Dubrovnik, od svih evropskih gradova skoro najmanji, ipak treba nazvati državom, kakovom se naziva Turska ili Španjolska.

Dubrovnik i njegovo bogatstvo, njegovi milijunaši, kao Miho Pracat, gospodar čitave jedne flote, bankar i vjerovnik španjolskih vladara, najbolji su dokaz, kako je more golem izvor blagostanja svakoga onoga, koji njime znade da se okoristi, koji znade, kako mi danas običavamo reći, da ga eksploatira Venecija, u sjeverozapadnom kutu Jadrana, Dubrovnik na jugo-istočnoj obali to

sjajno potvrđuju. Da se nisu posvetili pomorstvu, Mlečani bi bili ostali puki ribari, Dubrovčani pak bi bili postali plijen svojih susjeda. Blagostanje rađa slobodu, siromaštvo donosi sužanjstvo. Venecija postade vladaricom Jadrana samo stoga, što bijaše bogata; Dubrovnik sačuva svoju slobodu do kataklizma Evrope u Napoleonovo doba, jer bijaše bogat, jer mu bijaše moguće da otkupi svoju slobodu svaki put, kad nije mogao da ju oružjem obrani. Da oci naši ne zanemariše more, nikad im domovina ne postade plijenom tuđinaca, nikad ne postadoše siromasi u zemlji po prirodi bogatoj.

Položaj i prilike Dubrovnika upućivale su oduvijek njegove žitelje na more. I oni su se doista tako posvetili pomorskom i trgovačkom zvanju, da im nije ni na jednom ni na drugom polju bilo premca. Kako je zarana Dubrovnik bio izložen navalama gusarskim, bili su Dubrovčani prisiljeni ne samo da utvrde svoj grad sa svih strana, već da i drže uvijek spreman po koji ratni brod. Tako nalazimo u njihovim kronikama, da su već g. 782. sagradili jednu galiju na obranu od Saracenskih gusara. To je bila prva dubrovačka galija.

Ali Dubrovnik nije nikad postao pomorskom silom, s kojom je valjalo računati. Njegovo ratno brodovlje bilo je uvijek čedno, spremno na obranu: za kakvu navalu preslabo. I doista, u tisuću godina opstanka slobodne dubrovačke republike, ako izuzmemo njihovo sudjelovanje u savezu hrvatsko-normanskom u doba kralja Zvonimira, i neizbježive susjedne sporove s Kotorom i Omiškim gusarima, imamo zabilježenu tek jednu jedinu slabo važnu vojnu dubrovačku na moru, i to g. 1184. Radi nekojih sporova veliki župan Stefan Nemanja sabere u sjevernoj Albaniji nešto brodovlja, ukrca na njega vojsku, te ju posla s bratom Miroslavom protiv Dubrovnika. Ali Dubrovčani ne htjedoše dopustiti ni da bi to brodovlje doplovilo pod njihov grad, već otpremiše protiv njega svoje brodovlje, koje se je s Nemanjinim srazilo kod Poljica, u albanskom primorju, i potuklo ga. Sam se Miroslav, vele kroničari, jedva spasio, jer su mu Dubrovčani dio brodovlja spalili, a dio zarobili.

Inače sve međunarodne sporove na moru nastoje Dubrovčani uvijek da riješe diplomatskim putem ili tuđim oružanim posredovanjem. Tako na primjer, dokle god je njihova republika uživala zaštitu istočnog carstva, molili su više puta od njega pomoć, te je ovo kojiput doista i poslalo svoje eskadre u Jadran. Tako je g. 982., da zaštiti Dubrovnik protiv mletačkih veksacija, Bizant poslao u naše more veliko brodovlje, za koje su Dubrovčani dali 80 svojih najiskusnijih pilota, jerbo se ni danas inostrani pomorac ne može lako da snađe u našem arhipelagu. Venecija je bila prisiljena da pred brojnom mornaricom istočnog

cara kapitulira, i da se obveže, da će isplatiti istočnom caru 500.000 dukata u ime ratne odštete, a posebno Dubrovniku 25.000 dukata, radi kojih spor bijaše i nastao.

Ali kad je Venecija, nešto kasnije, pod duždom Petrom II. Orseolom, opet osilila i prestala plaćati Hrvatima danak za slobodnu plovidbu po Jadranu, Dubrovčanima ne preosta, već da se i oni nagode s Mlečanima. Tako se g. 1001. obvezaše, da će „u ime prijateljstva“ slati duždu svake godine 3 bačvice finog vina, 2 bijela konja, i kad se dužd bude spremao da s kim ratuje, opremit će na svoj trošak jednu galiju, da se pridruži duždevima. Dakako da to prijateljstvo i ta ljubav bijaše od nevolje, jer kad su odnosi između Hrvata i Venecije ohladili, Dubrovnik pristupa u istom vijeku savezu normansko-hrvatskomu protiv bizantinsko-mletačkoga (1082.—1085.). To nam potvrđuje normanski izvor, u kojem je opisano to vojevanje Roberta Guiscarda, kneza normanskoga, protiv istočnog cara Aleksija I., a u njemu se veli: „Gens comitata ducem cum Dalmaticis Ragusea“. Isto tako sklapaju Dubrovčani g. 1192. ugovor s istočnim carstvom protiv Venecije, i obvezuju se, da će opremiti dvije galije, ako bi car zavojevao protiv Mlečana. No desetak godina kasnije slijedi kapitulacija Dubrovnika pred Venecijom, kad je ova, u doba IV. križarske vojne neizmjerno osilila ne samo na Jadranu već i u Carigradu, i kad se je Dubrovnik s pomoću Mlečana, na onaj neobični način riješio mrskoga svog kneza Damjana Jude.

Međutim Dubrovnik nastoji da svoje trgovačke veze po moru učvrsti trgovačkim ugovorima s pojedinim gradovima. Tako g. 1148. sklapa takav ugovor s Molfettom, g. 1189. s Ravenom, g. 1199. s gradom Fano i Ankonom, a g. 1231. s gradom Rimini.

I s Omiškim su gusarima imali Dubrovčani, kako je već rečeno, češće okapanja, jer su se ti jačoj sili uvijek pokoravali, da do prve zgode pogaze sklopljene ugovore.

G. 1246. sklapa Dubrovnik doista jedinstven ugovor s istočnim carstvom. U tom ugovoru bi utanačeno, da je Dubrovčanima, ako bi se njihov brod nasukao ili razbio u carskim vodama, slobodno da spasavaju teret bez ikakova plaćanja. Tim je onaj mrski „ius naufragii“ bio izigran, i to je bio velik diplomatski uspjeh republike.

Sve dotle čini se da je plovidba Dubrovčana, dakle i njihova pomorska trgovina, bila ograničena na obale Jadranskoga mora, jer se istom g. 1283. bilježi prvi trgovački ugovor s podaljim jednim gradom na Tirenskom moru, zapravo na morskom tijesnu između Tirenskoga i Jonskog mora, t. j. s Messinom na Siciliji. U tom ugovoru zajamčuju sebi ta dva grada izmjenično sve trgovačke pogodnosti.

Uoči velikog rata između Genove i Venecije dođe u Dubrovnik

mletačko poslanstvo, koje u naročitoj sjednici Velikog Vijeća razloži svrhu svog dolaska. Ističe, da je Venecija odlučila definitivno ukloniti genoveško dodijavanje sa Jadrana, jer od toga strada trgovina čitave Dalmacije, napose pak republike Dubrovačke. U Veneciji se ne će nikad izbrisati uspomena na to dobro djelo, ako naime Dubrovnik pripomogne Mlečanima u tom pothvatu. Kad su poslanici izašli iz Vijeća, uslijedila je kratka rasprava, iza koje bi jednodušno zaključeno, da će se Veneciji dati u pomoć četiri čestito opremljene galije, kojima će zapovijedati sam dubrovački knez u pratnji brojnoga plemstva, ali to samo u slučaju, ako mletačkom brodovlju bude zapovjednikom lično dužd; inače otpada svaka pomoć.

Izvršenje tog zaključka smjesta se povjerilo trojici plemića, i zajedno se odabrala četiri nadkomesa, za svaku galiju po jedan.

Tome je slijedila strahovita bitka pod Korčulom 8. rujna 1298. U njoj su Genovežani silno porazili mletačko brodovlje, odvukli velik plijen i mnogo zarobljenika. Među ovima bijaše i providur Andrija Dandolo, za koga se veli, da je putem u Genovu udarao glavom o galiju, dok mu se nije raspukla i on izdahnuo. Volio je poginuti, nego li biti genoveški zarobljenik. Od Dubrovčana nije stradao ni jedan!

Poraz pod Korčulom toliko je oslabio Veneciju, da je istom poslije tri godine smogla da opremi nekakvo brodovlje. Dubrovčani su sad izdašno pomagali Veneciji na moru, jer bijahu svijesni, da im prijateljstvo moćne Venecije mnogo pomaže protiv susjednih slavenskih vladara, s kojima su živjeli u skoro trajnom trvenju, pa bi se oslabljenje Venecije teško odrazilo na sigurnosti Dubrovnika s kopnene strane. To je bilo naime u doba, kad su susjedni knezovi slavenski toliko dodijavali Dubrovčanima, — kako zabilježiše njihove kronike — da su mnogi od njih bili ozbiljno nakanili, da se isele u Italiju ili kuda mu drago, samo da uzmognu živjeti u miru. Istom kad je republika zaprijetila najstrožim kaznama onima, koji bi tu nakanu i ostvarili, ostali su svi na rođenoj grudi, da se što uspješnije obrane i na kopnu.

Pa kad je Venecija oslabila, pala je briga za čuvanje Jadrana protiv najezde gusara i na Dubrovnik. Dvije su dubrovačke galije imale da straže u južnom dijelu Jadrana; i baš su takve dvije galije prevezle porodicu markiza od Monferrata iz Avlone u Veneciju. —

Prvih godina žalosne vlade ugarsko-hrvatskoga kralja Karla Roberta bijaše gusarenje Omišana preotelo silan mah; a nisu gusarili samo oni, već ih je bilo iz Trogira i iz Šibenika; svi su se ti slagali i bavili tim nečasnim poslom. Dubrovčani su imali s njima teškog okapanja, dok kralj — kako spominje i dubrovački kroničar — boraveći daleko, u Budimu, nije mogao ni da dozna,

a kamo li da spriječi ovake nepodopštine na Jadranu! Gusari nisu štedjeli ni samostana na otoku Lokrumu.

U doba vladanja kralja Uroša valja da je Dubrovnik uživao mir i s kopnene strane. To zaključujemo iz činjenice, što su tada Dubrovčani krasno opremili tri galije, s kojima je doplovila u Dubrovnik Uroševa zaručnica, kćerka Filipa kneza tarantskoga.

Sve do polovice XIV. stoljeća Dubrovnik ipak podržava prijateljske veze s Venecijom. Kad je naime g. 1346. ugarsko-hrvatski kralj Ljudevit sklopio savez s Genovom, u Dubrovniku se pobojaše, kad doplovi u Jadran genoveško brodovlje, da će najprije udariti na njih, pa stoga zatvoriše, prema običaju onog doba, luku teškim lancem. U isto doba učvrstiše, za bolju sigurnost brodova, i lukobran, nabacavši u duljini od 25 hvati, golemo kamenje u more.

G. 1358. nastaje preokret u jadranskoj politici Dubrovčana. Prijateljstvo Venecije valja da im je sad dogrstilo, i oni se požuriše da sklope posebni ugovor s ugarsko hrvatskim kraljem Ljudevitom, pobjediteljem Venecije. U tom se ugovoru izričito obvezaše, da će ne samo oni sami na kopnu, već i svi njihovi brodovi na moru vijati zastavu ugar.-hrv. kralja, i da će do prigode dati kralju u pomoć stanoviti broj galija. I na osnovi tog ugovora poslaše mu doista g. 1364. nekoliko potpuno opremljenih galija; osim toga strogo zabraniše, na kraljev zahtjev, da itko od Dubrovčana stupi kadgod u službu bilo na venecijanskom bilo na genoveškom brodovlju. Ta konačna emancipacija Dubrovnika iz mletačkoga zagrljaja odaje, da se je republika tada osjećala osobito jakom.

Dubrovački su poslovi sada cvali. Njihova se plovidba sada proširila nadaleko. Dubrovčani sad počinju graditi velike brodove, koji su plovili čak u Egipat, gdje su bili rado primljeni, i gdje im se išlo mnogo na ruku. Papa Grgur XI. izdaje im posebnu bulu, kojom im dopušta trgovanje s nevjernicima. Odsada oni postepeno postaju priznati faktor i u velikoj međunarodnoj politici. Najbolji je tomu dokaz ovo: kad je g. 1444. bilo odlučeno, da se Turcima zatvori prijelaz iz Azije na Balkan kod Galipolja, kako ne bi mogli prebaciti iz Azije više nikakvih četa u Evropu, te da ugarsko-hrvatski kralj Vladislav lakše uništi ostanke turske vojske, koje je pređašnje godine samo zima spasla od potpunog poraza, sudjelovale su u koalicionom kršćanskom brodovlju, koje je imalo tu blokadu kod Galipolja da izvrši, i dvije dubrovačke galije pod zapovjedništvom župana Bonića i Marina Đorđića. Te su se galije pridružile kršćanskom brodovlju pod samim Dubrovnikom, a imale su sa sobom još jedan dubrovački brod, krcat hrane i zaire. To je brodovlje čvrsto zatvorilo sve prijelaze iz Azije, tako da sultan Murat nije nikako mogao da prebaci novu

vojsku na Balkan. Sad je kralj Vladislav krenuo put Bugarske i dospio do Varne, gdje je bio užasno iznenađen, kad je vidio pred sobom svježu vojsku Muratovu, koju je, veli se, ovaj prebacio u cigloj jednoj noći na Balkan. Kralj Vladislav bi kod Varne hametom poražen, i sam pade na bojnom polju, a kršćanska stvar doživi užasnu katastrofu. Još ni danas nije baš jasno, čije su galije prenijele one noći Turke na Balkan. Genoveški pisci obijediše s tog zločina Mlečane, a ovi opet Genovežane. Jedno stoji, da su jedni ili drugi za tursko zlato izdali kršćansku stvar. Čini se, da je tada Murat platio izdajicama za svakog momka dukat, a za konja dva dukata. — Dubrovačke se galije povratiše ispod Galipolja 24. siječnja 1445.

Četiri godine poslije toga, g. 1448. dolazi do drugog Kosova s velikom katastrofom ugarske i hrvatske vojske, kad je na svakoga kršćanskog junaka Murat imao četiri bijesna Turčina. Tu pogibe cvijet našeg plemstva, pa i oba hrvatska bana, Franjo Talovac i Ivan Sekel, opjevan od naroda kao ban Sekula. Ostanci vojske ugarske i hrvatske nisu se svi pouzdali da bježe kroz zemlju despota Đorđa Brankovića, već su mnogi grnuli preko Albanije prema moru. I kako se u Dubrovniku bijaše prosuo glas, da je i zapovjednik ugarske vojske Janko Hunjad uzmaknuo s konjicom preko Albanije, opremi senat dubrovački odmah nekoliko oboružanih brodova, da pomogne spasti toliko slavljenog junaka. Međutim na tim su se brodovima spasli drugi vitezovi, koji bijahu pribjegli u Albaniju, dok je Janka Hunjada despot Đorđe zarobio i kasnije uz veliku otkupninu pustio. Dubrovčani budu vrlo ojađeni, kad im je Hunjad saopćio, da su ministri despotovi, dubrovački patriciji Paskval Sorkočević i Damjan Đorđević, glavni krivci postupka despotova, koji je uzrokovao katastrofu na Kosovu, poglavito stoga, što despot bijaše zatvorio arbanaške klance, pa Juraj Kastriotić nije mogao da se sjedini s kršćanskom braćom na Kosovu.

Pet godina poslije drugog Kosova slijedio je g. 1453. pad Carigrada, g. 1463. pad Bosne, a dvadeset godina kasnije pad Hercegovine pod Turke. Sad je trgovina dubrovačka bila prilično potisnuta na kopnu i na moru, i Dubrovčani počinju ograničavati svoje trgovačke veze samo na Zapad. Sada njihovi brodovi zameću početke kasnijoj, kako mi danas kažemo, slobodnoj plovidbi: traže svačije terete po svim lukama i voze ih u sve luke. Oni sad i iznajmljuju svoje brodove drugim vladarima, pa i u ratne svrhe. Tako ih iznajmiše velik broj kralju španjolskom Karlu I. (caru Karlu V.) u njegovu ratovanju protiv groznoga gospodara tuniškoga Hajredina Barbarosse. Karlova vojna g. 1535. ispala je sretno, ali u daljnjem ratovanju nije kršćansko brodovlje pratila sreća, jer ih je i u oluji nestalo veliko mnoštvo. G. 1539. Hajredin

je osvojio Erceg-Novi, a 1540. uništio jedno kršćansko brodovlje kod Krete. uvijek kao saveznik francuskog kralja Franje I., krvavog dušmanina cara Karla V.

U svim tim nedaćama Dubrovčani su izgubili silu brodova, a nije isključeno, da im je koji propao i kod poraza, što ga je Hajredin zadao genoveškom brodovlju u zalivu Arte.

Nekoji tvrde, da su dubrovačke galije, kao pomoćni brodovi, učestvovale u borbama Španije i Engleske za prevlast na moru, pa i u samoj „Nepobjedivoj armadi“ Filipa II. Tvrdi se i to, da su postojale izravne trgovačke veze Dubrovnika s Engleskom. Na Lopudu, u jednoj crkvi nalazi se žrtvenik, za koji vele, da ga je donio glasoviti Miho Pracat, ili neki drugi lopudski pomorac, iz Londona u doba progona katoličke crkve. Ruže pri vrhu tog žrtvenika jednake su ružama u grbu Stuartovića.

Poslije tih grdnih udaraca nije se pomorstvo dubrovačko nikad više potpuno oporavilo, pogotovo kad su otkrića novih zemalja podigla luke na atlantskoj obali, dok su sredozemačke sve to više stradale. K tomu svemu treba dodati, da je g. 1667. u velikom potresu propalo opet mnogo dubrovačkih brodova; pa stoga dubrovačko pomorstvo sve do prestanka republike (g. 1806.) nastoji samo da se održi, ali o njem nemamo ništa osobito istaknuti. Ipak je Dubrovnik bio još uvijek bogat. Sam je Miho Pracat oporučno ostavio republici 200.000 dukata! I dubrovačko plemstvo i njegove crkve bijahu bogate, dok mu g. 1806. ne ispprazniše blagajne i ne odnesoše velik dio blaga Napoleonovi Francuzi. Još g. 1800. broji Dubrovnik 15.000 stanovnika, a g. 1806. tek polovicu — oko 7.000[1]).

[1]) Dalmaciju je držala francuska vojska pod generalom Molitorom. Dubrovnik se našao u strašnom škripcu. Senat se je bojao, da će Rusi obračunati s Francuzima baš na Dubrovačkom teritoriju, a i samih su se Francuza Dubrovčani silno bojali, jer nisu mogli da zaborave, kako su oni g. 1797. spalili u Veneciji najljepši brod „Bucintoro“, da se laglje dokopaiu njegovih pozlata.

Dok je francuski general zaposjeo Zadar, Dubrovačko mu Vijeće pošalje dva senatora, da mu preporuče slobodu svoga grada. Molitor međutim pisa francuskom konzulu u Dubrovnik, neka mu spremi hrane za vojsku. U isto vrijeme upitaše Rusi Vijeće, ne bi li im dopustilo da posjednu grad, da ga obrane, U Vijeću su bile dvije struje: jedna, da se prime Rusi, druga, da se uzdrži bezoružana neutralnost. Konačno se Vijeće odlučilo za neutralnost i opremilo ista dva senatora generalu Molitoru, moleći, da im ne dira grada, pače da preko njihova teritorija ne prelazi, jer dok Francuzi koraknu na dubrovačko zemljište, Rusi i njihovi saveznici Crnogorci poharat će i popaliti sve. General im zada riječ, da ne će prelaziti dubrovačke granice. Ali ipak 26. svibnja 1806. francuske čete stigoše nablizu Dubrovnika. Vlastela se sastanu u vijećnici. Sve je slutilo, da je kucnuo zadnji čas dubrovačkoj slobodi. Sutradan 27. svibnja, osvanuše 1200 Francuza pred gradom. Vodio ih je general Lauriston. Dva vijećnika stupe pred generala, da ga upitaju, što je nakanio. On izjavi želju, da ga uvedu u grad, pa će im on pred Vijećem otkriti svoje osnove. Kad su ga senatori uveli, on zaiska, da mu dadu vina za izmorene njegove čete, i da ih samo na jedan dan

Dubrovnik je svijetao primjer, da je pomorstvo bilo uvijek izvor blagostanja, uzdržavatelj slobode i potpora kulturnog napretka narodâ i državâ.

XLV.

Gusarsko ratovanje u XVI. i XVII. stoljeću.

Već smo govorili o glasovitom gusaru Drake-u, kad smo ga uvrstili među osnovatelje britske pomorske veličine. Ali red je, da se s gusarenjem u XVI. i XVII. stoljeću posebno zabavimo, jer su gusarenje mnoge vlade na zlo upotrebljavale, te je gusarsko ratovanje osobito cvalo u Antilskim morima.

Pravi učitelji pomorskoga gusarenja bili su Francuzi. Englezi su se tek poveli za njihovim primjerom, vršeći ga protiv Španjolaca. Prvi nišan gusara bijahu španjolski galijoni, na povratku iz Peru-a i Meksika s velikim tovarom zlata i srebra. Španjolci naime nisu izravno trgovali sa svojim kolonijama na Filipinskom otočju i na Pacifičkoj obali Amerike. Stovarište njihovo glavno bijaše u Panami, odakle su se istočni proizvodi i blago američko karavanama prenosili u Porto Bello na mejičkom zalivu. Iz Cadiza i Seville galijoni su u skupinama plovili ravno u Habanu, gdje su se razilazili: nekoji su okretali prema Vera Cruz, a drugi prema Porto Bello, i tu se je krcala roba, prenošena preko prevlake. Galijoni su se opet sastajali u luci Habane, da zajedno otplove natrag u Španjolsku.

U San Cristoforo, u San Domingu, u Habani, u svim Antilama bijaše bezbroj pustolova i gusara, ponajviše francuskih i engleskih, koji su se naskoro složili u veliku zadrugu pod imenom „Obalna

u grad puste, da se odmore, a idući će dan on krenuti dalje na Kotor. Vijeće pristade. Dok je Lauriston vidio svoju vojsku u gradu, zaiska ključeve svih tvrđava i postavi na vrata francuske straže. Sedmi dan dade skinuti zastavu svetoga Blaža i razvi francusku. Svoje čete pojača i razmjesti po samostanima, odakle rastjera redovnike i redovnice. Od senata zaiska toliko novaca, da se je moralo oduzeti crkvama velik dio srebra. Tad izda proglas, u kojem se čitalo, da su Dubrovčani ugađali neprijateljima Francuske, koja je stoga prisiljena da učini kraj njihovim spletkama.

Kad je crnogorski vladika doznao, da su Francuzi u Dubrovniku, pošalje svoje čete, da pale i pljačkaju dubrovačka sela, dok su u isto doba Rusi potapljali dubrovačke brodove na moru. Dubrovnik je tad izgubio preko stotinu brodova u vrijednosti od dva milijuna i dvjesta hiljada mletačkih libara.

Takav je bio tragični svršetak države, doduše malene, ali koja je pri moru cvala, na moru se obogatila, kulturno se silno razvijala i svoju slobodu preko tisuću godina sačuvala!

braća“, da gusare protiv svih pomoraca, u prvom redu protiv Španjolaca, kod kojih su oni nalazili najbogatiji plijen. U prvom su početku, služeći se brodicama bez palube, navaljivali s očajnom odvažnoću, na velike brodove, koje bi snašla tišina ili bi poslali momčad na kopno, da se opskrbe vodom; ali prije navale obićavali su probušiti svoje brodice, da sebi oduzmu svaku nadu u bijeg. Kad bi tako osvojili jedan brod, uredili bi ga po gusarsku i njime krstarili svuda, plijeneći sve, što im je dopalo ruku. Tim su načinom postepeno slagali čitave flotile i poduzimali zajednička iskrcanja i oružane pohode u unutrašnjost kopna. Sami su sebi birali svoje vođe i svoje časnike, kojima su se slijepo pokoravali čitavo ugovoreno doba. Imali su svoje običaje i svoje pravilnike, kojih su se strogo držali.

Sir Henrika Morgana obično su nazivali „kraljem gusara“. On bijaše strah i trepet zapadnih Indija i Paname. Trofeji njegovih pohoda bijahu: mučenje, pljačka, umorstva, popaljeni gradovi, potopljeni brodovi, ali i nagomilano zlato i srebro u bajoslovnim množinama. On je isprva bio ovlašten od engleskoga kralja, da ratuje sa Španjolcima; ali kad je to ovlaštenje prekoračio, bio je zatvoren. Svojom nevjerojatnom prevejanošću postigao je od kralja Karla II. ne samo dokinuće kazne, već i plemićki naslov. Pače se je povratio u Zapadne Indije kao guverner Jamaike. Sad je bio na vrhuncu svoje moći. Sabra flotilu od 12 brodova i na nju ukrca oko 700 gusara svih narodnosti. Tad počne da osvaja tvrđave i gradove, da pljačka naseobine, i da muči sve one, koji mu nisu htjeli ili nisu mogli da odadu skrovišta blaga. Osobito se istaknuo svojim pohodom na Porto Bello na panamskoj prevlaci. To bijaše najjači i najbogatiji grad u onom kraju. Kad je jurišem, a i lukavštinom osvojio tvrđavu, dade strpati sve branitelje u jednu prostoriju i barutom je digne u zrak. Pljačka u tom gradu trajala je 14 dana. Rušili su zidove i čitave kuće, samo da nađu sakriveno blago; a kad im je trud bio uzaludan, najzvjerskije su mučili sve, i muško i žensko. Žitelje, koji su ostali na životu, proglasio je zarobljenima, obećavši im, da će ih pustiti na slobodu, kad plate silne otkupnine.

Osim „kralja“ Morgana spominju se još glasoviti gusari: kapetan Avery, kapetan Teach Crnobradi, kapetan Lowther, kapetan Spriggs, kapetan Kidd, kapetan Davis i kapetan Roberts. Nekima treba priznati, da su bili značajevi: nekoji su bili pače junaci, ali ih bijaše i kukavica, a rijetko je koji umro mirno, na kopnu. Život njihov za nas je danas vrlo zanimljiv, nedjela se njihova čitaju kao romani. More naime pruža razbojniku kud i kamo više prigoda za najsilnija junaštva i najpodlija divljaštva, pa i za najistančanije lukavštine. Kad nam ne bi za nekoje događaje

povijest jamčila, čovjek ne bi vjerovao, da su se zbili. Spomenut ćemo samo jedan.

Kapetan Avery, nazvan Long Ben (Dugi Benjamin), rođen g. 1665., svrgnuo je kapetana broda, na kojem bijaše ukrcan i stade da gusari oko Madagaskara i uzduž obale prednje Indije. Blizu ušća rijeke Inda namjerio se na brod samoga Mogula grada Delhi-a, Aurungzeba, koji je s kćerkom i silnim blagom, u pratnji mnoštva odličnih dvorjanika, plovio put Arabije, da pohodi Meku. Brod bijaše nevjerojatno bogato opremljen. Svuda sama svila; a momčad je imala narukvice i nakit od čistoga zlata. Sve suđe na brodu, ne samo za blagovanje, već i za pranje, bijaše od suhoga zlata. I robovi na brodu bili su u svili. A tek darovi, što su bili namijenjeni Meki! Samoga kovanog zlatnog novca bilo je do 100.000 komada, a isto toliko i dukata. Taj je brod postao plijenom Long Bena. Njegovi su gusari nekoliko dana radili od zore do mraka da prekrcaju to silno blago. Računa se, da je vrijednost plijena, bez spomenutog novca, dosegla pola milijuna funti. Mogul se je zaprijetio poradi toga Istočno-Indijskoj Kompaniji, ali badava!

Koliko li pak mnoštvo brodova španjolskih, krcatih blagom leži na dnu mora! Što su Španjolci otimali nesretnim Aztekima, kao da bijaše prokleto. Pored Engleza, na ovake brodove, pune blaga, vrebali su i Holandezi. Tako je g. 1628. holandeski admiral Pieter Heyn s 24 broda vrebao pred Kubom na španjolske brodove. Kako je oluja bila raspršila ratne brodove, koji su imali da ih prate, to su se četiri galijona i jedanaest drugih brodova zaklonili u Matanzas, na Kubi, u nadi, da će im uspjeti da sakriju blago u džungli, prije nego dođu Holandezi. Ali su ih ti u pravi čas ulovili. Plijen je iznosio četiri milijuna zlatnih dukata, što je većim dijelom palo u ruke holandeskoga Zapadno-Indijskoga društva.

Čini se, da je najveći gubitak pretrpjela Španija, u svih 300 godina, g. 1702. u drazi Vigo. Te godine bijaše krenula iz Vera Cruz, Cartagene i drugih krajeva u Antilama, najveća flota s blagom, što ga je ikad povijest zabilježila. Čitave tri godine skupljalo se zlato i srebro, da se otpremi u Evropu pod zaštitom jedne španjolske i jedne francuske eskadre. Računa se, da je bilo tu vrijednosti oko 30 milijuna funti u kovanom zlatu i srebru, kao i u šipkama. To je blago pratilo 17 brodova španjolskih i 23 francuska. Kad je doznala za to kraljica Ana, pošalje odmah u potjeru 27 ratnih brodova pod admiralom Sir Cloudesley Shovelom. Španjolci se međutim bijahu sklonuli u Vigo, i utvrdili tu luku. Englezi se sjedine s Holandezima, potajno iskrcaju jedan dio momčadi na kopno, i tad udare na grad s kopnene strane. Brodovi njihovi bijahu sakriti u zasjedi. Španjolci, prestravljeni,

isploviše sa svojim brodovima u zagrljaj neprijateljskom brodovlju. Za pola sata gorjelo je Španjolsko brodovlje s blagom! Englezi su ipak uspjeli da zaplijene čitav jedan brod, na kojem bijaše 200.000 funti srebra. — Kasnije su pokušala razna društva da podignu ostalo blago s morskoga dna, ali dosad nisu našla više od 300.000 funti.

Malo prije događaja pred Vigom, barun de Pointis, francuski admiral, kad je imao da krene na Cartagenu, tada znamenito španjolsko tržište, pridruži g. 1697. nekoje gusarske lađe svome brodovlju, koje je samo s tom pomoću moglo da osvoji Cartagenu, iz koje su brodovi francuskoga kralja odvukli valutarne vrijednosti, devet milijuna franaka teškoga zlata i srebra u šipkama: to bi, s obzirom na onodobnu rijetkost kovanog novca predstavljalo danas stotine milijuna. I tako, kad su Francuzi te gusare izrabili, netom se je sklopio ugovorom u Ryswicku sveopći mir u Evropi, ne samo što ne isplatiše gusarima njihov dio, već ih prisiliše oko g. 1700., da se raziđu.

Inače konac XVII. stoljeća bijaše herojsko doba gusara, između kojih se osobito slavio Jean Bart. Gusarenje pače bijaše postalo obična trgovačka špekulacija, tako da je jedan od slavljenih francuskih pomoraca, Duguay-Trouin, preuzeo zapovjedništvo jedne eskadre, koju bijaše otpremilo Društvo brodovlasnika, a sastojala se od šest brodova na tri palube, šest fregata i još dvije manje jedinice, — sa svrhom, da nametnu ucjenu gradu Rio de Janeiro. Od čiste dobiti petina je imala pripasti francuskom kralju Ljudevitu XIV., a ostalo, po odbitku nagrade časnicima i momčadi, imalo je da pripadne Društvu. Poslije junačkoga otpora pade Rio de Janeiro 23. rujna 1711. u ruke Duguay-Trouinu, koji nametnu gradu užasnu ucjenu. Ta se je morala podmiriti dijelom u gotovu, dijelom u sanducima šećera. Na povratku eskadra izgubi dva broda, pa ipak, kad se je predala petina kralju, dužni dio časnicima i momčadi, i kad su se namirili svi troškovi ekspedicije, koja se je protegla na čitavu godinu dana, članovi brodovlasnici podijeliše dividendu od devedeset dva po sto!

Protiv gusarskog nasilja trgovački su brodovi bili primorani da se dobro naoružaju za obranu. Vrlo je zanimljiv izvještaj patra Guattina, misionara, u kojem opisa svoja putovanja od 1666. do 1670. Tu se nalazi potanki opis plovidbe iz Bahie u Evropu s jednim genoveškim brodom, pod zapovjedništvom kapetana Ivana Baptiste Germano. Brod je bio ukrcao preko hiljadu sanduka sladora, tri hiljade bala duhana, raznoga skupocjenog drva, pa čak i slonove kosti, donesene iz Afrike od trgovaca crnim robljem. Neki bogati trgovac bijaše unajmio za se i obitelj sobu na krmi. Platio je u ime vozarine hiljadu dukata. Na brodu bijaše malena krušna peć, i tu se je pekao svježi kruh samo za

zapovjednika broda i za tog trgovca, dok su svi ostali na brodu mjesto kruha dobivali mandioku, kao što se to običava još i danas u Brazilu. Brod bijaše oboružan s trideset topova, i dvadeset i četiri petrijere, sve iz mjedi. Kapetan je običavao držati i vježbe, u potpunoj spremi broda za bitku. Na palubi i u bateriji bile su odadnjene bačve pune vode, a nad njima su visjeli vitilji. Topovi su bili na svom položaju, pa čak i u sobama na krmi; a bijahu na kupovima i kugle i komadi veriga. Šest je topova bilo na pramcu, koji bijaše zaštićen debelim užetima, kolika je visina čovjeka. Momčad je bila pak podijeljena u čete, i svaki je imao svoje oružje.

Eto, tako su bili prisiljeni trgovački brodovi da plove u doba, kad su se ljudi hvastali, da cvate znanost i da se širi civilizacija!

XLVI.

Senjski Uskoci.

Uskoci su jedinstvena pojava u povijesti hrvatskog naroda. Uskočivši preko granica otomanskog carstva na hrvatsko područje, dobiše ime „Uskoka“, a zakloniše se najvećim dijelom u najstariji od hrvatskih gradova, u kršni Senj. Odatle im bijaše najpodesnije upadati u tursku zemlju i ispunjavati svoj zavjet osvete Turcima, koji ih bijahu svojim zulumima prisilili da ostave milu rođenu grudu.

Uskoci nisu djelovali ni jedno puno stoljeće. Njihovo pravo doba počinje s padom Klisa (1537.), pa se proteže do konca t. zv. uskočkog rata (1618.), kad se je Austrija obvezala, da će istrijebiti Uskoke iz Senja, da ugodi svojim i uskočkim neprijateljima. Ali kroz dugih pet decenija, u tom razmaku vremena, diplomacija se je najintenzivnije bavila djelovanjem tih naših sunarodnjaka, pa je ime grada Senja postalo u kulturnom svijetu popularnije od imena bilo kojega hrvatskog grada, u ma bilo kojem stoljeću.

Ime Uskoka, pravih Uskoka, ostalo je ovjenčano u povijesti hrvatskoj aureolom najvećeg junaštva na kopnu i na moru. Oni su bili živi bedem Hrvatske protiv Turaka; stvarali su istodobno nesavladivi bedem nasljednim zemljama Habsburgovaca, Italiji, i zapadnom kršćanstvu. Tek bijaše ljuta nesreća, što je, baš u doba njihova djelovanja, Hrvatska bila u najtežim prilikama, jer se bijaše prometnula u „Reliquiae reliquiarum“, u ostatke ostataka nekoč slavnoga Kraljevstva hrvatskoga, pa hrvatski sabor nije mogao da vodi brigu, niti je hrvatski ban mogao da upravlja

Uskocima, koji su se radi toga prometnuli u „carsku“ posadu u Senju. Ali kako se je car u Beču, a kasnije i njegov nadvojvoda u Gracu, slabo brinuo za granice Hrvatske, pače, kako Habsburgovci uopće nisu više puta ni zatajivali svoga neraspoloženja protiv onih, koji su im g. 1527. darovali hrvatsku krunu, tako su se slabo brinuli i za Uskoke u Senju. Ako su pak članovi te dinastije kojiput i pritajili svoje neraspoloženje protiv Hrvata, to ne bijaše nikakav plod plemenite samosvijesti, već puke sebičnosti, ako bi pregažena Hrvatska značila možda i propast njoj susjednih habsburških posjeda.

Ali, u povijesti Uskoka provlači se i grdna jedna crvena nit, koja, kod površnog proučavanja uskočkog pitanja, lako može da zavede u bludnju i prikaže nam Uskoke kao proste razbojnike, koji nisu tjerali samo osvetu protiv Turaka, već su ubijali, palili i pljačkali, do čega su samo došli, na kopnu i na moru, radilo se tu o krstu ili nekrstu.

U nebrojenim ispravama, u kojima je sadržano djelovanje Uskoka, provlači se još jedna crvena nit, koju istaknuše mnogi diplomati druge polovice šesnaestoga i prve četvrti sedamnaestog stoljeća, naime, da bi Uskoci bili ostali najvjerniji svome pozivu branitelja kršćanstva na kopnu i na moru, da su kao „carska“ posada u Senju dobivali od cara ili od gradačkog nadvojvode, pod kojega su bili potpali, plaću za svoje uzdržavanje i za svoje ratničke potrepštine. Ta je nevolja natjerala Uskoke da harače i pljačkaju turske posjede, ne samo u turskoj Lici, već i dalje prema jugu, sve do dubrovačkog područja, pa i u ono doba, kad je vladao mir između njemačkoga cara i Visoke Porte, štedeći dakako mletačke zemlje i mletačke podanike. Ali, kako se tim ograničenim vojevanjem na „kraju“ nisu mogla da namaknu dovoljna sredstva za pokriće svih potreba za stotine uskočkih obitelji u Senju i ostalom primorju do grada Rijeke, to su se Uskoci odvažili i na gusarsko ratovanje na moru protiv turskih brodova, koji su vozili tursku robu u Veneciju, kao i na plijenjenje turske i židovske robe na brodovima bilo koje zastave. To, što su Uskoci uzeli na nišan i židove, može se protumačiti samo time, što se je u ono doba vjerovalo, da su židovi, napose židovski trgovci u Veneciji, bili turski konfidenti protiv kršćana, i što su dva židovska trgovca, koji su običavali dolaziti u Senj, da kupuju zaplijenjene stvari, imali, na nagovor jednoga paše, da potpale uskočko spremište municije.

Varao bi se, tko bi mislio, da su Uskoci za svoje gusarenje na Jadranu raspolagali velikim brodovima, makar su oni jurišali i na velike mletačke galije. Njihovi su brodovi bili malene, često neznatne tonaže: jedva koji „brigantin“, a inače bijahu same malene brodice, poput „bracera“, na jedra i na vesla. I takvim

su se brodovima zalijetali sve do Boke Kotorske, ne uzmičući ni pred kakvom opasnošću. I čim je more bilo uzburkanije, oni su veselije plovili, kao da se u njima bila razvila do najvišeg vrhunca atavistička mornarska vještina slavnih Liburna, koji su u svoje doba odlučili sa sudbinom golemoga rimskog carstva.

U prvom početku nije Venecija sprečavala Uskoka u njihovim poduzećima protiv Turaka na kopnu, a ni na moru, po gotovo kad bi se raspalio rat između republike svetoga Marka i silnoga otomanskog cara. Ali, kad je između tih dviju država zavladao mir, pogotovo kad je Venecija, poslije krvavoga ciparskog rata, odlučila da pod svaku cijenu sačuva mir s Turcima, ne samo što joj ne bijaše pravo, da Uskoci plijene turske brodove, već je zahtijevala od Uskoka, da se okane i provala u tursku zemlju, kao da je sv. Marko bio ovlašten da uglavi s Turcima mir i u njihovo ime. I kad je Venecija počela silom sprečavati djelovanje Uskoka i na moru i na kopnu, ovi prestadoše razlikovati Turčina, Židova i Mlečića, i stadoše odmjerivati svima jednakom mjerom.

Nema nikakve sumnje, da je takvo vladanje Uskoka bilo protuzakonito, pa je na tom temelju republika nebrojeno puta prosvjedovala u Beču, u Pragu i Gracu, ali i car i gradački nadvojvoda bijahu donekle u gotovoj nemogućnosti da Veneciji izađu u susret, jer su se tomu protivila dva velika pitanja. Prvo je bilo, što su Habsburgovci bili ponajviše bez novaca, pa nisu mogli ni da pomisle, da Uskocima zabrane gusarenje, ako im prije ne pruže sredstva za normalan život, i ne dadu tolikogodišnju zaostalu plaću. Drugi je razlog taj, što su Uskoci, kao carski ljudi, bili živi dokaz, da Jadran nije „mletačko more", pogotovo „mletački zaljev", kao što se je republika naprezala da dokaže na temelju nekakova povijesnog prava i na temelju činjenice, što pri svečanosti godišnjega duždeva „vjenčanja s morem" prisustvuju diplomatski pretstavnici svih država, u Veneciji zastupanih. Stoga je Venecija sprečavala plovidbu na gornjem Jadranu carskim podanicima, a silila je uopće sve brodove, bilo koje države, da ploveći put koje mu drago luke u sjevernom Jadranu imaju da se svrate u Mletke, gdje će platiti pristojbe, koje je republika bez ikakova prava samovoljno nametala. Habsburgi nisu imali nikakova ratnog brodovlja, da brane slobodu plovidbe svojih podanika, dok opstanak i plovidba Uskoka bijahu trajan njihov prosvjed protiv toga mletačkog presizanja na moru. Za takav otpor Habsburga bio je još jedan važan uzrok po srijedi, i taj je bio utvrđen više puta: Habsburgi naime i njihove gospođe dobivali su od Uskoka najskupocjenije darove, dakako s oplijenjenih brodova. Tu je bilo i zlatnih i srebrnih predmeta, posutih draguljima; tu je bilo mnoštvo svile iz dalekog Istoka, pa je i ženski zagovor

bio od velike pomoći Uskocima. Možemo to još potvrditi svjedočanstvom papinskog nuncija u Gracu u izvještaju, što ga je 15. lipnja 1609. poslao državnom tajniku u Rim, gdje se čita: „U četvrtak nekoji Senjani darovaše Njegovoj Visosti (nadvojvodi gradačkom) mač, koji se cijeni da vrijedi 20.000 talira, zajedno s konjskom ormom. Korice su iz masivnog zlata, teške kakvih 20 librica. Sve je posuto sa 600 dragulja, od kojih su četiri dijamanta, dok su ostali sami smaragdi i rubini. Oštrica je puna sitnih rubina". Ako dodamo, da se iz isprava očito razabire, da su i žene viđenijih Uskoka nosile svilu, tad možemo lako sebi predstaviti, koliko je bogat znao biti uskočki plijen.

Posve je prirodno, da su i uskočki uspjesi, a pogotovo uskočki plijen, mogli da privabe ljude iz podaljih krajeva, a i čeljadi svakakove, da uskoče u Senj, i da zamole Uskoke, da ih prime u svoje redove. To bijahu ponajviše osuđeni na robiju u napuljskom kraljevstvu, u Crkvenoj državi, u samoj Veneciji, pa i uskočki ortaci iz Dalmacije i dalmatinskih otoka. Takve su pridošlice zvali „venturini" ili „venturieri", što bi značilo pustolovi. No ti su kompromitirali plemeniti zavjet Uskoka, i bili po prilici ono isto, što i martolozi pred turskim vojskama. Sva su njihova zlodjela išla na račun Uskoka; ovima pak bijaše nemoguće riješiti ih se, jer su bili brojem jači od pravih Uskoka, a nisu prezali ni pred najvećim krvoprolićem. Grozote izvođene od „venturina" morale su na koncu dovesti do velike katastrofe.

Kad nisu pomagali nikakvi prosvjedi, Venecija poče još g. 1575. da razmišlja o korjenitom ustuku protiv Uskoka. Mlečani bi bili vrlo rado otkupili grad Senj, ali im ga Habsburgi nisu mogli predati, jer je Senj bio na teritoriju Hrvatske. Mlečani bi bili, makar uz koje žrtve, spalili uskočke brodove, ali kako do njih? S druge je pak strane Visoka Porta pozivala na odgovornost Mlečane, kada god je na Jadranu nastradao od Uskoka koji turski brod na putu u Veneciju, ili roba turskih podanika na inostranim brodovima. Turska je više puta zaprijetila Veneciji, da će poslati svoje brodovlje u Jadran; toga se je republika najviše bojala, pa su stoga represalije mletačke protiv Uskoka bile jednako krvave, često puta zvjerske. Ako je velikom broju Mlečana uspjelo zarobiti nekoliko Uskoka, njihova je sudbina bila zapečaćena: odmah bi ih objesili, često još i glave odsijecali, pa su ih slali u Veneciju, da budu izložene na oglasnom kamenu, t. zv. „pietra del bando". Tako je n. pr. 18. svibnja 1591. osvanulo na tom kamenu jedanaest uskočkih glava, a 3. studenoga iste godine opet četiri.

Rimske su pape dugo vremena simpatično pratili djelovanje Uskoka. Oni su im pače i pomoći slali, sve dok nisu „venturini" preoteli mah u uskočkim redovima, i dok nisu počeli stradavati i brodovi Crkvene države ili onakovi, koji bi vozili robu trgovaca iz

papinskih luka. To je prisililo papu Grgura XIII. (g. 1576.), te je prviput prosvjedovao kod cara Maksimilijana protiv uskočkog nasilja. Poslije tog prosvjeda bečki dvor nije mogao po običaju obećati, da će ukoriti Uskoke, već je priopćio u Rim, da smjesta šalje jednu delegaciju od odlične gospode u Senj, a na čelu delegacije da će biti sam biskup zagrebački Đuro Drašković. Car vlastoručno piše biskupu Draškoviću, da pođe u Senj, ali, kako to odaslanstvo nije dobilo od cara nikakovih novaca, da podmiri Uskocima, kao „carskoj" posadi, mnogogodišnje zaostale plaće, sva je prilika, da je dvor potajnim naputkom dao razumjeti članovima odaslanstva, da mogu jednostavno ostati kod kuće. A da je stvar uistinu tako prošla, jamči nam pismo bečkog nuncija u Rim, u kojem ovaj otvoreno veli, da se uspjehu ne nada, jer „car nema novaca".

Uskoci su tako i dalje nastavljali svoju rabotu, pa bi oplijenili sad kakav „galione", sad opet kakvu „fregatu"; sad bi isjekli ljudima živu stoku, sad bi odveli stoku čitavoga kojeg sela, a onda bi zaskočili mletački brod na noćivanju u kakvoj luci ili dražici, poubijali one, koji bi im se oprli, pa bi brod s čitavim teretom oteglili u Senj. Dakako, kojiput „venturini" ne poštedješe ni dubrovačkih brodova, na kojima su znali također poubijati one, koji bi im se oprli.

Gradački je nadvojvoda Karlo dobro uviđao, da se uskočko pitanje ne da riješiti bez novaca, pa se je stoga g. 1579. obratio na papu Grgura XIII. s molbom, da ga novčano pomogne baš za tu svrhu. I dobri papa je molbu uslišao i novac poslao, ali u ispravama nema traga, da su taj novac Uskoci i dobili, pogotovo, kad iste godine Senjani poslaše u Rim poslanstvo, da isprose žita za zimu, a nastaviše i dalje proganjanjem mletačkih brodova na Jadranu.

Tako je tekla godina za godinom. Mlečani su sveđ to više ljuto stradali od Uskoka, pa su stoga g. 1592. odredili, da dvije oboružane galije imadu neprekidno krstariti između Neretve i grada Splita za zaštitu srednjega Jadrana, dok je brojna mletačka flota, pod vodstvom Almora Tiepola, imala blokirati čitavo hrvatsko primorje.

Kad su Turci doznali za tu mletačku blokadu, bosanski paša ponudi republici savez protiv Senjana. Turci bi udarili s kopna, a brodovlje s mora, pa bi „prokletoga uskočkoga gnijezda" nestalo. Ali, kolikogod su Mlečani mrzili Uskoke, još više su se bojali Turčina u sjevernom Jadranu, pa stoga oni brže bolje naložе Tiepolu, da tobože otplovi s brodovljem put Kandije; i tako do saveza tursko-mletačkoga protiv Senja nije uopće došlo. Uskoci su pak Veneciji taj korak naplatili time, što čitave godine 1593., pa do polovice 1594., ne poduzeše protiv Venecije nikakav

neprijateljski čin. A bilo bi se to raspoloženje i dulje održalo, da nije u srpnju te godine, kad su Uskoci pljačkali po sjevernoj „turskoj" Dalmaciji, iz Zadra dojezdila u pomoć Turcima mletačka konjica: tu ne samo što su Uskoci izgubili čitav plijen, već ih je i mnogo poginulo sa senjskim kapetanom Ivanom Barbo. Tad oni opet zabace svaki obzir, pa počmu progoniti Mlečane kao i Turke. G. 1595. pade im žrtvom osam brodova s velikim plijenom, te nije čudo, što su i Mlečani mjeseca kolovoza objesili devet Uskoka.

Kad je splitski plemić Ivan Alberti s pomoću Uskoka, na samu cvijetnu nedjelju 10. travnja 1596., zauzeo Klis, i kad su Mlečani tome koraku podmetali svakojake neprilike, pače su sprečavali, da Uskoci u Klisu dobiju hrane, dok su sami dobavljali hranu Turcima u Solinu i na Kamenu, naraste mržnja Uskoka na Mlečane do vrhunca. Tad se uopće čitav kršćanski zapad, na čelu s papom Klementom VIII., zgrozio nad izdajničkim činom Venecije, jer je taj doveo do poraza hrvatskoga generala Lenkovića pod Klisom i do ponovnoga pada Klisa u turske ruke.

Sad su Uskoci opet zaigrali krvavo osvetničko kolo na Jadranu. Svaki čas im pade žrtvom po koji mletački brod, a i dubrovački, i svaki drugi, koji bi vozio mletačku ili židovsku robu u Veneciju. Mlečani su gubili redom brodove ili teret na njima, a Uskoci su često visjeli na jarbolima njihovih galija. — Teško je doista bistro progledati one prilike, osobito kad se uvaži, da se je broj uskočkih prijatelja u mletačkoj Dalmaciji očevidno umnažao, te kad se je među te ubrajao i biskup grada Šibenika, Vincenco Basso, pa više svećenika i redovnika.

Kako je u Veneciji bilo trajno na dnevnom redu uskočko pitanje, to se je svaki čas javljao i po koji prijedlog za njegovo riješenje. Tako se našlo Mlečana, koji su predlagali, neka republika proglasi, da će za svaku uskočku glavu platiti stotinu talira; ali kako da se dođe do ruse uskočke glave? Nije im stoga preostalo, već da opet stisnu blokadom svu obalu od Soče do Senja. Njihov je zapovjednik bio i sada Almoro Tiepolo. Kad je taj mjeseca travnja 1597. umro, naslijedi ga u zapovjedništvu brodovlja Ivan Bembo. Kako je ta blokada uzrokovala velike gubitke na carinama u Trstu i na Rijeci, gradački nadvojvoda, da se ulaska Veneciji, dade uloviti i objesiti baš na Rijeci desetak po svoj prilici „venturina", jer teško da bi se odvažio da vješa prave Uskoke, kojima je dugovao plaće za toliko godina, i od kojih on i njegovi primahu sveudilj skupocjene darove. Uskoci su sad poduzeli drugu taktiku: po danu su mirovali i počivali, ali su zato u mrkloj noći, bez svijetla, ostavljali svoja skrovišta te iznenađivali i pljačkali mletačke brodove.

Papa Klement VIII. pisa na sve strane, posredujući za mir. U tu svrhu gradački nadvojvoda posla u Veneciju svoga savjetnika Josipa Rabatu, koji predloži Mlečanima, neka oni posude nadvojvodi nekoliko stotina tisuća dukata, pa će on platiti i ukloniti Uskoke iz Senja. Mlečani dadoše razumjeti Rabati, da ne vole posuđivati novaca, ali da bi oni bili voljni kupiti grad Senj, pa makar i čitavo primorje hrvatsko. Takva bi prodaja izazvala bunu u Hrvatskoj, a proti tomu su se izjavili i španjolski Habsburgi, koji bi, kao gospodari južne Italije, bili prvi kod takve kupnje.

Četiri se duge godine dopisivalo između Rima, Praga, Venecije i Graca, da se pronađe formula mira, no bez ikakova uspjeha. Mlečani su podržavali sveudilj blokadu, a Uskoci su jednako pljačkali mletačke brodove. Ali kad su Mlečani odlučili udariti preko Soče na nadvojvodine posjede, ovaj se izjavi spremnim namjestiti u Senju njemačku posadu, a Uskoke premjestiti u Otočac. Za izvršenje te zadaće imenova svojim povjerenikom spomenutog Josipa Rabatu.

Početkom veljače g. 1601. Rabata je već bio u Senju. Već 3. veljače dade objesiti tri vođe uskočke: Posedarića, Maslardu i Margetića, a nekoliko Uskoka pošalje na mletačke galije. U Senju je tad bio biskupom potajni mletački pristaša Marko Antun de Dominis, čovjek žalosne uspomene, koji predloži u Gracu, neka se posijeku senjske šume, a dobiveni novac neka se izruči njegovu prijatelju Rabati, da uzmogne platiti i maknuti Uskoke iz Senja. Nije stoga čudo, što je u jeseni iste godine hrvatski ban Drašković tražio od kralja Rudolfa, da se Rabata osudi na smrt poradi njegova krvološtva i silništva u Senju. Svakako je zanimljivo, da Rabata, kad je hrvatski ban tražio njegovu glavu 6. prosinca iste godine zahvaljuje republici za zlatni lanac, što mu ga je darovala u priznanje za njegove zasluge u Senju. Taj lanac Senjanima otvori oči. Oni prestanu smatrati Rabatu carskim i nadvojvodinim povjerenikom, jer im bijaše očito, da je on samo plaćeni sluga Venecije. Sad su oni znali, da se od njega mogu nadati još goremu. Već im je bio silnik oplijenio domove, iz kojih su građani morali izaći i ostaviti vrata otvorena, a kad im je počeo silovati i žene, zamoliše ga po posebnom odaslanstvu, da od toga odustane. Poslanstvu se je Rabata narugao, izjavivši, da ih se ne boji, pa da ih je baš i 10.000, i kad je počeo iz kaštela pucati u nedužne ljude, tako da je jedan građanin i pao, plane u Senju buna: građani navale na kaštel, provale unutra, poubijaju Rabatine ljude, koji im se opriješe, oslobode svoga zatvorenog druga Jurišu, kojemu namijeniše čast, da ubije Rabatu. Juriša sjekirom provali do Rabate, koji ispali pištolj u njega, ali ga je zrno jedva ranilo: on silnika obori jednim udarcem sjekire,

drugim ga premlati preko prsa. a trećim mu odrubi glavu. To se je zbilo 2. siječnja 1602. u podne.

Kad je poginuo Rabata, odmaglio je iz Senja i biskup Marko Antun de Dominis. Zaklonio se ponajprije kod zadarskog nadbiskupa Minucija Minucci. Sa sobom je nepovlasno ponio novaca senjske crkve; a konačno ga je republika nagradila splitskom nadbiskupijom, odakle je najzad pobjegao i otpao od katoličke crkve.

Smrću Rabatinom počinje novo razdoblje u povijesti Uskoka. Pune tri godine puštaju ovi Mlečane na miru, ograničivši vojevanje na obližnji kraj, na tursku zemlju, odakle su dovodili velik plijen. Ali kad su se u siječnju 1605. vraćali s plijenom iz turske zemlje na svojim brodicama, udare na njih velikom premoći Mlečani, te ih prisile, da ostave plijen i brodove, spasivši samo sebi život. Uskoci im zato još istog mjeseca oplijene jednu fregatu, u kojoj nađoše 10.000 dukata. Sad se opet raspalila stara mržnja. Padale su uskočke glave, ali je i republika trpjela velikih šteta u brodovima i trgovini. Svakako je zanimljivo, da se u Rimu, kad se je g. 1607. i papa zakvačio s Venecijom i na nju bacio interdikt, raspravljalo, ne bi li bilo uputno, da papinski namjesnik u Jakinu uzme u službu dvanaest jačih uskočkih brodova. Do ugovora nije došlo; ali su sad Uskoci s još većim oduševljenjem lovili mletačke brodove, tako da su im ih u nekoliko dana oplijenili sedam, i to velikih. „Venturine“ je sad zaštićivao grof Juraj Zrinski, pa su ovi provaljivali i u mletački dio Istre.

Položaj i djelovanje Uskoka ostalo je jednako sve do g. 1612. Tada nastade nekakvo dobrovoljno primirje, koje je krivnjom Mlečana kratko potrajalo. Ovi su u Istri zarobili tri uskočka ortaka s Rijeke, a s njima i jednog fratra, kojemu Mlečani bijahu svukli i časnu haljinu, dok su na zadarskom području zarobili, na božju vjeru, četiri Uskoka, koje su odmah okovali uz veslo na galiju. Uskoci sad planuše, iskrcaše se na Krk i zarobiše samoga providura Marcellija. Republika opremi pod Krk 22 galije i pedesetak manjih brodova. Uskoci pustiše zarobljenog providura, ali Mlečani ne pustiše okovanih Uskoka. Vojnici republike provališe u zemlje nadvojvode Ferdinanda, a nadvojvodini uzvratiše pljačkanjem mletačkih žemalja. Čitava je pak flota držala blokiranu svu obalu od Soče do Senja. Ta je blokada bila efektivna samo kod lijepa vremena, jer Uskoci, čim je zimska bura zaurlala, zaplijeniše u siječnju 1613. kod Raba tri manja broda, a kasnije i jednu fregatu, koju oteglіše u Senj. Mjeseca veljače i ožujka opljačkaše svu silu brodova; jedna im je galija s teškom mukom umakla.

Venecija se za to osvetila, kad je u južnoj Dalmaciji s velikom

premoći ulovila tri uskočke brodice sa 70 Uskoka, kojima je dala odrubiti glave. Kad je ta vijest došla u Senj, Uskoci provale u pašku luku, osvoje jednu mletačku galiju, momčad joj iskrcaju, časnike poubijaju, a galiju i zapovjednika Krištofa Veniera odvedu u Senj, i tu ga smaknu, makar im je za otkupninu nudio čitav svoj veliki imetak.

Sad se raspalio pravi rat. Mlečani su za same brodove trošili 25.000 talira na mjesec. Senj je bio silno blokiran. Mletački zapovjednik proglasi, da će potopiti svaki brod, koji se približi, a prije da će svu momčad poubijati. Uskoci su vraćali milo za drago. Netom uloviše jedan mletački brod, sasjekoše na njemu sve ljude, njih 60 na broju. Blokada bude sad još jače pooštrena. A da ne bi car ili nadvojvoda sad ipak žrtvovali Uskoka, ovi im početkom rujna poslaše darove: jedan golemi dijamant u vrijednosti od 50 hiljada škuda, jednu sjajnu uru jednake vrijednosti, više skupocjenih ogledala i raznih drugih skupocjenih predmeta. Rat je bjesnio sve to žešće, i na kopnu i na moru. Mlečani potpale Lovranu, gdje su izgorjele 23 kuće. Uskoci malo zatim isijeku pred Karlobagom paškoga kneza i 130 njegovih ljudi; pače i udovici uskrate kneževo mrtvo tijelo.

Mletačko je brodovlje sipalo 29. kolovoza 1916. četiri debela sata vatru na grad Novi (Vinodolski), u koji tad provališe okrenuvši pod mač žitelje. Nisu poštedjeli ni onih, koji se bijahu zaklonili u crkvu, kao ni onih, koji se bijahu sklonili uz žrtvenike. Župnika sasjekoše u riznici, a profaniraše i svetohranište. Rat još jače uzbjesni i na kopnu i na moru. Tada hrvatski general Nikola Frankopan s neznatnom četom razbije nekoliko tisuća mletačkih plaćenika, ne izgubivši više od pet mrtvih i nekoliko ranjenih.

Tad gradački nadvojvoda pozva u pomoć španjolske rođake, a Mlečani počmu sabirati ljude svake moguće narodnosti. Republika je izdavala za vojsku do 160 hiljada škuda mjesečno. Mlečani su se primicali Gradiški, pa se i čitavo ovo ratno razdoblje nazvalo „ratom za Gradišku".

Nije naša zadaća da opisujemo ratovanje na kopnu, pa ćemo se stoga ograničiti samo na to, da spomenemo, kako se je nastavilo s ratovanjem sve do kraja g. 1617., dok se je istodobno, poglavito posredovanjem Španjolske, pregovaralo za mir. Mlečani su, po mišljenju francuskog poslanika u Veneciji, do polovice 1616. godine izgubili oko deset tisuća ljudi, ali su ipak tvrdokorno zahtijevali, da se maknu Uskoci iz Senja. Španjolska je pomagala nadvojvodu i novcem i vojskom, a republika je teškim stotinama tisuća škuda kupila četu Holandeza i pomoć savojskog vojvode. Blagajne su se naglo praznile, pa je republika raspisala nutarnji 5% zajam.

Iste godine 1616. Venecija, da bi utaškala svoju zlu savijest, izda još i manifest na sve vladare, u kojem opširno prikazuje povijest svog sukoba s Uskocima, odnosno s austrijskom kućom, — i to na talijanskom i francuskom jeziku. Na to je nadvojvoda Ferdinand odgovorio također manifestom, pobijajući tvrdnje mletačke.

Uskoci su međutim i nadalje zadavali Veneciji stotinu jada. Mjeseca siječnja 1617. glasoviti Uskok Ferletić, s dva svoja malena broda, čini se da je u nepuna dva dana potopio 30 većih i manjih mletačkih brodova.

Mlečani su se pogotovo zabrinuli, kad je početkom travnja 1617. osvanula blizu Korčule španjolska eskadra od osam velikih galija. U Veneciji stadoše opremati nove galije, a opozvaše i svoje galije ispod Kandije. Sad napuljski potkralj, nadvojvoda od Ossune, upozori sultana Muhameda III., da oduzme Mlečanima Kandiju. Mlečani svrgoše s časti zapovjednika Belegnija, što nije potopio španjolsko brodovlje; dok francuski poslanik piše svome kralju iz Venecije, da su španjolski brodovi bili izazvali na megdan mletačko brodovlje, ali da se ovo nije usudilo izaći iz hvarske luke. Španjolci su pače zaplijenili tri mletačka broda na oči i na sramotu mletačkog brodovlja, a Uskoci im zarobiše jednu fregatu, koja je nosila iz Levanta povjerljiva pisma.

Sad je stao posredovati francuski kralj Lujo XIII., dosta uspješno, jer su obje stranke bile iznemogle. Mletački poslanici čini se da su već polovicom rujna 1617. potpisali mirovne točke u Parizu. Istodobno su u senatu raspravljali, ne bi li se imao osvojiti ili barem oplijeniti Dubrovnik, što je u ovom ratu više naginjao Španjolcima nego li republici.

Mir je konačno bio i od druge strane potpisan. Polovicom veljače 1618. uđe u Senj 300 njemačkih vojnika. Dio brodica senjskih bude spaljen, dio prodan Mlečanima. Jedan dio Uskoka bi premješten iz Senja. Nekoje je uzeo pod svoju zaštitu grof Zrinski.

Vječna šteta, što su Uskoci primali u svoje redove tuđe ljude, koji su zasjenili njihovu divnu epopeju! Vječna je pak sramota, što su carevi ljudi, da ugode Veneciji, srazili u Senju sa zemljom domove uskočkih vođa Frletića i Hreljanovića, i što su bacili u tamnicu žene umaklih uskočih prvaka.

Austrija je uvijek jednako nagrađivala sebi vjerne Hrvate!

XLVII.

Počeci ruskih pomorskih poduzeća.

Ideal Petra, Velikoga bijaše, da svoju Rusiju učini pomorskom državom. Stoga je običavao reći: „Ne trebam zemlje, već vode!" Stoga je htio da, uza sve ostale evropske uredbe, stvori i rusku mornaricu. U tu je svrhu i pošao u Holandiju, da sam nauči, kako se gradi brod, te je proveo nepoznat neko doba u amsterdamskim arsenalima. Poslije je, pod imenom Petra Mihajlova, odjeven po mornarsku, stupio u brodogradilište Mynheera Calfa u Zaandamu, gradu sjeverne Holandije, i tu je radio kao tesar, kovač i užar.

Kad mu je engleski kralj Vilim III. darovao jedan veliki brod, uzeo je u svoju službu inostranih mornara, brodograditelja i časnika, položio g. 1703. temelje Petrogradu, i zauzeo se svom dušom, da ostvari svoje velike osnove preuređenja svoje države. Njemu nije mogla da izmakne važnost trgovine s dalekim Istokom, i kolikų bi korist mogla da odatle crpi Rusija. Gospodstvo nad Sibirijom, gdje su se potraživatelji krzna bili protukli ne samo do Kolyme, već čak do rijeke Anadira, pa vijesti, što su ih donosili Kozaci, koji bijahu već osvojili i Kamčatku, o velikoj jednoj zemlji s onu stranu mora, sve je to nagovieštalo velike koristi, kad bi se zametnule trgovačke veze s krajnim Istokom Azije i s Amerikom. To je bila neka vrsta Kolombove ideje, ali obratno: Kolombo je putem zapada tražio Istok, dok se je ovdje radilo, da se putem istoka dospije na Zapad, dakako s obzirom na Evropu. Petar Veliki bijaše osvjedočen, da je obala novoga kontinenta vrlo blizu obalama staroga. Sam je vlastoručno napisao naputke, kako bi se to putovanje ostvarilo, ali ga je smrt spriječila, da išto poduzme.

Nasljednici Petra Velikoga bili su sretnije ruke. Bijaše se uto pronio glas, da je g. 1648. jedan brod obišao sjevero-istočni rt Azije. U nadi, da bi se to moglo ponoviti, ako bi se sagradilo brodova na ušću Lene i Kolyme, koje se izlijevaju u arktičko more, započela se, u povoljnim prilikama, u krajevima naime znatno istočnijim, ona plovidba, koja je zadala toliko muke i donijela toliko slave Barentsu i njegovim neustrašivim drugovima. Ali i ta je plovidba ostala bez glavnog uspjeha. Tek je pomogla, da se potpuno ustanovi položaj onoga žalosnog otočja, što se zove Novo Sibirsko Otočje, prvi put viđeno g. 1711., a koje obiluje okamenjenom bjelokosti, tim nepobitnim svjedokom nepojmljivih promjena, što ih je doživio ovaj naš planet. Ali tom zgodom nije uspjelo oploviti strašni Istočni rt, koji se izdiže

spram Zapadnoga rta sjeverne Amerike. Trebalo je stoga drugim smjerom krenuti, da se ta svrha postigne.

Golema istočna obala Sibirije, poluotok Kamčatka, veliki otok Sahalin i Yeso, te Kurilsko otočje zatvaraju jedno Sredozemačko more, kojemu dade ime selo Ohotsko, što se nalazi na sjevernoj njegovoj obali. To je more izloženo velikim olujama i maglama. Petrogradski dvor zapovjedi, da se na onom moru sagrade dva broda u svrhu otkrića. Ali u onom ledenom i pustom kraju, gdje no se rijetko pomoli kakav ariž, ne bijaše ničega, što je trebalo za gradnju broda. Preko beskrajnih pustara, u kojima ne bijaše ni puta ni staze, preko brzih i širokih rijeka bez mostova, trebalo je prenositi sve: građevno drvo, željezo, konoplje, katran, živež, i drugo, što treba za gradnju i opremu broda, za hranu majstora i mornara. Nesavladiva je ustrajnost svladala sve te najraznovrsnije zapreke.

G. 1728. otploviše dva broda, pod zapovjedništvom Danca Vitala Beringa iz Ohotska i krenuše zajedno prema Istoku, ali ih je naskoro odijelila oluja. Poslije teškog plovljenja pristadoše oba uz zapadnu obalu engleske Kolumbije, nekoliko stupnjeva sjevernije od Kalifornije. Ali ih je i tu progonilo nevrijeme, pučanstvo se držaše prema njima neprijateljski, a bilo je i drugih neprilika, pa stoga nije preostalo drugo, već da se krene na povratak. I tako oni, na povratku, naiđoše na onaj dugi niz brdovitih i vulkanskih otoka, koji počinje od morskih vrata, što nose ime neumrlog Beringa, a koji se u polukrugu savija sve do poluotoka Alaske. To su Aleutinski otoci, njih više od stotine na broju, koji su s Alaskom sačinjavali t. zv. rusku Ameriku, dok ih nije g. 1867. Rusija prodala sve Udruženim sjevero-američkim državama.

Eto, to je udio, što ga je imala u XVIII. stoljeću Rusija u pothvatima kulturnih naroda za otkriće nepoznatih krajeva. Beringovo je ime ovjekovječeno u morskim vratima, koja dokazaše, da Azija i Amerika nisu spojene, već odijeljene. Bering je i umro na jednom od Aleutinskih otoka, g. 1741., i taj se otok prozva Beringov otok.

XLVIII.

Otkriće Australije.

Nijedan kraj naše Zemlje nije skrivao tolika iznenađenja kulturnom svijetu kao Australija. Danas je ona možda najbogatiji dominion britskog imperija, a ipak su pomorci taj kontinent i iz-

bjegavali i omalovažavali čitava stoljeća. Možda dvije stotine godina bijaše to zemlja **nullius**, ničija, i nijedna država nije ni marila, da je proglasi svojim posjedom.

Zanimljivo je, da je trebalo da proteče trideset godina od otkrića Novoga Svijeta, i da se štampa prva njegova karta, da istom onda on dobije svoje ime, da kulturni narodi nauče riječ „Amerika". A kod Najnovijega Svijeta dogodilo se obratno: njemu je naziv „Australija" bio namijenjen par stoljeća prije njegova konačnog otkrića i prvog zaposjednuća. Evo kako se to zbilo:

Pomorci druge polovice šesnaestog stoljeća, ponajviše Holandezi, nazreli su na svojim plovidbama u sjevero-istočnom dijelu Indijskoga oceana, ogromnu jednu zemlju južno od Sundajskog otočja, i o njezinu opstanku donijeli glas u Evropu. Ali oni joj se nisu približavali, po svoj prilici stoga, što im se je njezina obala, kad se dolazi Indijskim oceanom, prikazivala kao pustoš, bez vegetacije, bez gorskih lanaca, bez ušća rijekâ. Ona ih nije ničim vabila k sebi. O plovidbi oko njezine jugo-istočne i istočne strane nije tada još moglo biti ni govora. Ali u Holandiji su se registrirale i takve vijesti, pa su pače geografi na ondašnjim kartama jednom dugom crtom ispod velikih Sundajskih otoka označivali položaj te nepoznate zemlje. Jedni su ispod tog poteza pisali „Nova Holandija", drugi „Terra Australis Incognita" (nepoznata južna zemlja). Prvi naziv je napušten, jer Holandija nije tu zemlju nikad zaposjela; a kad su je g. 1770. Englezi proglasili svojim posjedom, uzeli su iz spomenutoga latinskog naziva riječ „australis", i od te su skovali novu riječ, novo ime „Australija". Kad se je pak utvrdilo, kolika je to zemlja, geografi je ocijeniše kao kontinent i proglasiše petim dijelom svijeta.

Prvi pomorac, koji se je pobliže počeo baviti tim novim kontinentom, bio je kapetan Willem Janszoon. Njemu je g. 1605. bilo povjereno, da riješi pitanje: da li je Nova Gvineja otok ili je ona dio Nove Holandije t. j. južne nepoznate zemlje. Da to istraži, ovaj se pomorac nije odlučio da krene prema istoku, gdje bi bio našao morska vrata između Nove Gvineje i Nove Holandije, već je krenuo južno od Jave i tako zaplovio u golemi zaton, što je kasnije prozvan Carpentaria. On je dugo plovio uzduž obala toga zaljeva, pa je najzad stekao osvjedočenje, da je „nepoznata južna zemlja" ogromna i da je po svoj prilici Nova Gvineja njezin dio.

Iduće je godine (1606.) španjolski pomorac Luis Vaz de Torres uzeo drugi smjer i prošao doista vrlo opasnim tjesnacem, bolje rečeno vratima, koja danas nose njegovo ime: Torresova Vrata; ali su se vijesti o toj njegovoj plovidbi bile zamele. Jedan njegov izvještaj nađoše Englezi u Manili na Filipinama, ali istom g. 1762., dok je drugi ležao u jednom arhivu u Španiji sve do g. 1878.,

kad su ga štampali. I tako, prije Jamesa Cooka, javnost nije doznala, da postoji morski prijelaz između Nove Gvineje i Australije, koji su u čast Torresu prozvali Torresova Vrata.

G. 1642. holandeski pomorac Abel Janszoon Tasman dobio je nalog, da otplovi južno od Jave do 40° južne širine, a da tada po toj paraleli nastavi put istoka, ne bi li na toj širini naišao na južnu nepoznatu zemlju. On je tu zadaću izvršio, ali mjesto velike nepoznate zemlje dospio je do otoka, koji se danas zove Tasmanija, a koji on bijaše nazvao Van Diemenovom Zemljom, po imenu vrhovnoga guvernera nizozemske istočne Indije, po čijem nalogu on bijaše i otplovio. Od Tasmanije nastavio je plovidbu i otkrio zapadnu obalu Nove Zelandije, koju je držao dijelom one velike nepoznate južne zemlje. Pošavši odavde dotaknuo se Tonga otočja, a onda sjevero-istočne strane kasnijega Bismarckova otočja i Nove Gvineje. Tom je svojom plovidbom držao za dokazano, da Nova Gvineja čini jednu cjelinu s Novom Holandijom, i da se ova ipak ne proteže na jugu do polarnih krajeva, kako su nekoji predmnijevali.

G. 1644. krene Tasman na novo putovanje i to s južne obale Nove Gvineje. Ni on nije krenuo istočnim, već južnim smjerom. I on je zašao u Carpentaria zaton, koji je čitav oplovio, a tada nastavio sve uz obalu do sjevero-zapadnog rta. Odatle se povratio na Javu. I tako se i opet učvrstila stara zabluda, da Nova Gvineja i Nova Holandija čine jednu cjelinu. Bit će, da su baš radi toga Holandezi propustili da proglase obalu u Carpentaria zatonu svojim posjedom. I ta je zabluda vladala još punih 125 godina. U tom su se razdoblju poduzimale na razmake nove plovidbe, ali nijednog pomorca nije još uvijek nagon vodio kroz kasnije nazvana Torresova Vrata.

Godini 1770. bilo je suđeno, da privede kraju to pitanje. — Tada je došao na veliki glas u Londonu James Cook, jedno, što je istražio rijeku Svetoga Lovrinca u Sjevernoj Americi, a drugo, što je u aktima kraljevskog društva znanosti u Londonu štampao svoj izvještaj o sunčevoj pomrčini u mjesecu kolovozu 1766. Tim je izvještajem on pokazao toliko vještine u astronomskim pitanjima, da ga je spomenuto društvo imenovalo zapovjednikom naučne ekspedicije, koja je imala poći u južna mora, u svrhu promatranja prijelaza Venere ispred Sunca, što je imalo biti dne 3. lipnja 1769.

Na „Endeavouru", brodu od 370 tona, u društvu nekolicine učenjaka, a između njih bijaše astronom Green i prirodoznanac Banks, otplovi Cook iz Londona 30. srpnja, a iz Plymoutha 26. kolovoza 1768. Preplovi Atlantik i 26. siječnja 1769. oplovi Kap Horn. Prođe nedaleko otočja Pomotu ili Tuamotu (daleki otoci), a koje je francuski pomorac Bouganville, kad ga je otkrio, nazvao

„Opasnim Otočjem“. Dne 13. travnja pristade na Tahiti otoku, najvećem u onoj skupini, i tu se iskrca za svoja astronomska opažanja. Ekspedicija je doista promatrala 3. lipnja 1769. prijelaz Venere ispred Sunca.

Kad je Cook 13. srpnja ponovno odjedrio, otkrio je mnoštvo otoka skupine Tahiti, te ih je u čast kraljevskom Društvu znanosti nazvao „Društvenim Otocima“. A tada krene prema jugu, da potraži australski kontinent. Naiđe na Novu Zelandiju, koju oplovi od studenoga 1769. do ožujka 1770., otkrije i vrata, koja dijele dva velika otoka Nove Zelandije i koja nose njegovo ime. Dne 28. travnja 1770. spusti on sidro blizu obale zemlje, koja se je još uvijek zvala Nova Holandija, u jednoj drazi, koju nazva Botany Bay, botaničkom drăgom. Zatim nastavi uzduž istočne obale, koju zaposjedne u ime Velike Britanije i nazva Novi Južni Wales. Tu zamalo da nije nastradao na vrlo opasnim podvodnim grebenima. Konačno uniđe u Torresova Vrata, kroz koja prođe sretno i prispije u Bataviju, glavni grad na holandeskom otoku Javi. Tu se on zadrža šest tjedana. Najzad krene na povratak i dospije u Englesku, gdje u blizini ušća Temze spusti sidro 11. lipnja 1771. Ta je plovidba trajala duge tri godine, ali je i pobudila sveopće udivljenje, ne samo poradi odvažnosti Cookove, koji je svladao gotovo nesavladive poteškoće, već i radi obilnih znanstvenih vijesti, što ih je donio.

Sad je svijet konačno bio načistu, da je Australija posebna zemlja, posve odijeljena od Nove Gvineje, te je g. 1780. učinjen prvi korak, da se Australija prizna kao peti dio svijeta.

G. 1786. engleska vlada odluči, da u Australiji osnuje kažnjeničku koloniju. Pod vodstvom kapetana Artura Phillipa, koji bi imenovan guvernerom i vrhovnim zapovjednikom u Novom Južnom Walesu, spusti 18. siječnja 1788. sidra pred australskom obalom malena jedna eskadra. Na njoj bijaše 778 robijaša, koji budu naseljeni u kraju, gdje se danas diže grad Sydney. S tim robijašima iskrcaše po nekoliko glava naše evropske stoke i nekoliko pari kunića. Dne 7. veljače 1788. bude ustoličena uprava za tu koloniju, naime za čitav teritorij, kako teče obala od Kap Yorka, do Sydney-a, a u unutrašnjosti do 131° istočne dužine.

Eto, takav je bio zametak današnjoj Australskoj konfederaciji, koja sačinjava vrlo bogati Britski dominion. Žiteljstvo tog dominiona jedva premašuje polovinu žiteljstva Jugoslavije, ali na prostoru, koji je bar trideset puta veći od površine Jugoslavije. U normalnoj godini otpada ondje na svakog žitelja oko sedam kvintala pšenice. A od ono nekoliko glava stoke, prenesene iz Evrope, otpadaju danas na svakog Australskog žitelja dva goveda i petnaest ovaca, dok na svaka tri žitelja dolazi po jedan konj.

Od nekoliko pari donesenih kunića danas ih imade u Australiji na stotine milijuna, tako da su se prometnuli u pravi bič za nasade, dok na Novoj Zelandiji na svakoga žitelja otpadaju 3 goveda i do 20 ovaca!

Iz Australije se dobiva peti dio čitavog proizvoda vune na svijetu, a sama Nova Zelandija izvozi godišnje od 50 do 100 tisuća tona vune.

XLIX.

Pomorstvo i crno roblje.

Ropstvo potječe iz davnih vremena i uvijek je bilo u dodiru s pomorstvom, u starom, srednjem, pa i u novom vijeku, sve do nedavno. Hazdrubal je jednom kupio pet tisuća crnaca za brodove bogate Kartage. Već smo govorili o veslačima na silnim galijama, gdje bijaše roblja, pa ratnih sužnjeva i robijaša. Ali, poslije otkrića Amerike započe nova vrsta ropstva: kolonijalno ropstvo.

Zametak se tome ropstvu pripisuje djelomice svetomu nekom čovjeku, koji je imao najplemenitiju nakanu, ali ju je zloća ljudska izopačila. To bijaše pater Bartolomej de Las Casas iz Seville, biskup Chiapasa u Meksiku, a po imenovanju Karla V. i Filipa II. „protektor svih Indijanaca“.

Čestiti Las Casas, prije nego li je bio zaređen, upravljaše kao mladić očevim posjedom u Haiti, i to baš u doba onih silnih pokolja, što su ih tu izvršili Španjolci. S grozotom su spominjali Alonza Sancheza, koji je nekoje Indijanke, kad su mu donijele na dar hrane i voća, dao sasjeći bez ikakva uzroka. Bilo ih je, koji su trgali dojenčad od majčinih prsiju, da ih bace psima, a i takovih, koji su imali loviti Indijance bjegunce. Znali su i peći te nesretnike, i to dvanaest po dvanaest! Haiti, u doba otkrića, imađaše do milijun urođenika, kojih je već poslije dvanaest godina nestalo!

Kad je Las Casas stupio u Dominikanski red, zauzeo se, da obraća Indijance u San Domingu, Meksiku, Gvatemali, Venezueli i Perù. Tu je imao prilike vidjeti sve opačine, što su ih izvodili Španjolci, bili oni trgovci, kolonisti ili guverneri, pa je stoga dvanaest puta preplovio ocean, da u samoj prijestolnici zagovara nesretne Indijance. Ali njegovo mu je čovjekoljublje navuklo mržnju španjolskih guvernera, koji su toliko protiv njega rovarili, da je najzad bio svrgnut s biskupske stolice i morao se povući u Madrid, gdje je u visokoj starosti svršio svoje dane.

Las Casas je gledao, kako ubogi Indijanci pogibaju od

umora, vršeći službu teglećih životinja po nalogu pustolova španjolskih, kako pogibaju od iznemoglosti u plantažama duhana i sladora, pogotovo kako ih brzo istroši rad u državnim rudnicima. Tako su urođenička plemena redom nestajala.

Tada on, da spasi te nesretnike od potpunog uništenja, upozori nezasitnu španjolsku vladu, pod kojom su tada bile i portugalske kolonije, na crnce. Indijanci su kršćani — reče — i najsličniji su bijelcima, a crnac je jači i žilaviji, pa će laglje odolijevati trudu i naporima, te će njegov rad biti produktivniji. Tad je već bilo nekoliko crnaca u Haiti, i za njih je Herrera rekao: „Tako su čvrsti i žilavi, tako su zdravi, da ne će, ako ih ne objesiš, nikad umrijeti". Jedan je crnac svakako vrijedio koliko četiri Indijanca. I na tom temelju španjolska je vlada postavila zametak trgovini crnačkim robljem, i odmah za tim poče dovoženje afričkog roblja u sve španjolske i portugalske kolonije.

Karlo V., lakom za novcem, preda ponajprije isključivo pravo takova trgovanja Flaminzima. Ovi ovlaste Genovežane, da mogu svake godine prevesti iz Gvineje u španjolske kolonije četiri tisuće crnaca, uz naplatu od dvadeset i pet tisuća talira. G. 1580. bude to pravo oduzeto Flaminzima i predano Genovežanima, koji su tom trgovinom nagomilali silno bogatstvo. Ali tijekom vremena svi su pomorski narodi nastojali da se okoriste takvim trgovanjem. Čak je i Engleska, u članku XII. ugovora o miru, sklopljenom u Utrechtu 13. srpnja 1713., osigurala sebi pravo, da može, sve do kraja 1844., uvoziti svake godine 4800 takvih robova u španjolske kolonije američke. Tako su Englezi, kao i Genovežani, organizirali posebna društva za trgovinu crnačkim robljem. Njihov su primjer slijedili svi kolonijalni narodi, a sudjelovali su u takvim društvima i prvi odličnici. Dividende tih društava nisu nikad izbacile manje od 30 postotaka, a srednja je dividenda iznosila i pedeset do šezdeset posto.

Ne da se utvrditi, koliko je crnačkog roblja prevezeno u Ameriku. Ali se znade za otok Jamaiku, da je od 1690. do 1700. godine, kad se je taj otok najjače kolonizirao, i otkad je postao engleskim posjedom, dobio oko tri stotine tisuća crnih robova, dok ih je od 1700. pa do 1786. dobio daljnih šest stotina tisuća, a uvozila se po koja tisuća i dalje, zakonito do g. 1814., faktično sve do g. 1838. Dakle je sama Jamaika proždrla barem milijun crnaca kroz sto pedeset godina!

Na Jamaici se prodavao crnac g. 1735. po 1.100 franaka, a crnačka žena po 1000. Ta je cijena s vremenom i rasla.

Računa se, da je od roblja, ukrcanog na afričkoj obali, pogibalo putem najmanje 25%, dok ih je drugih 20% pogibalo, netom bi se iskrcali na američko tlo. Dakle ih je osim onog

milijuna Jamaika faktično progutala još pola milijuna. Pa ipak g. 1838. nije na Jamaici bilo ni punih dvjesta tisuća crnaca!

Brodovi, kojima su se prevozili robovi, bile su same brzoplovke. Ta je brzina bila nužna, da se umanje smrtni slučajevi na brodu, jer se je prijevoz vršio u groznim prilikama.

Nije tu postojao nikakav propis o načinu ukrcavanja, ni o maksimumu, koji se smije ukrcati. Obično su se ukrcavala po dva roba za svaku tonu nosivosti broda. To su bili ponajviše brzi brigantini od 300—400 tona, u koji bi smjestili od 600—800 tih nevoljnika, nanizanih pod palubom jedan do drugoga. Dva po dva su imali okovanu po jednu ruku i jednu nogu. I kako su bili ukrcani, svaki je pojedini morao ostati na svojemu mjestu sve do časa iskrcavanja. Hrana im je bila nedostatna i nečista; vode je bilo malo i to nezdrave, a čišćenje se vršilo pomoću mlazova mora, što su ih hitale sisaljke. Lako se je domisliti, da su se tu zalegle svakojake bolesti, prave epidemije, pa je onaj postotak mrtvih daleko nadilazio 25%, ako se je plovidba kojiput zategla, osobito kad bi brod zašao u pojas tišine. Inače su kapetani, kako su često istim smjerom plovili, bili potpuno vješti, pa se je plovilo brzo, ali je uvijek, u brazdi, iza broda, plivala po koja crnačka lješina.

Crnci su se dobavljali ponajviše za sladorne i duhanske plantaže, i to u Antilama, Virginiji, Karolini, Georgiji i Luizijani, pa u Braziliji. U kolonijama španjolskim oko Plate, pa u Meksiku i na obali Tihoga Oceana nisu ih toliko trebali.

Ta je trgovina bila nešto infamno, a položaj nesretnih crnaca postajao je snošljiviji istom onda, kad bi ih zaposlili. Mlad i čvrst rob predstavljao je vrijednost od tisuću franaka, pa se je s takvima postupalo barem s toliko obzira, koliko su ga imali s kupljenom marvom. Mnogo se gore postupa onamo još i danas sa slobodnim radnicima, koji, namamljeni varavim nadama, ostavljaju Evropu, da nasele krajeve, gdje ne predstavljaju nikakvu glavnicu.

U prvo doba takve trgovine afrički su vladarčići prodavali trgovcima zločince i ratne zarobljenike. Ali kad je ponestalo takve robe, tada započeše hajke, racije u unutrašnjosti, započe lov na čovjeka! Takva se lovina držala u gomili, bilo na pontonima, bilo na samim brodovima, dok se ne bi posao sklopio i dok se ne bi teret upotpunio. U tim skupinama roblja javljala se je kakva gadna pošast, ponajviše crne koze, koje su uništavale ne samo jadni taj ljudski teret, već i samu brodsku momčad. Konačno bi te nesretnike, kad su ih iskrcali u Novom Svijetu, obrijali, žigom označili, mazali ih, davali im krepku hranu, da ih na sajmu korisnije unovče.

U početku XIX. stoljeća računalo se, da ima u Americi preko devet milijuna crnaca, slobodnih i robova. Stoga kad se uvaže oni

postoci mortaliteta prije polaska iz Afrike, pa za vrijeme plovidbe i poslije iskrcavanja, izračunaše neki, da je u doba, dok je postojalo to sramotno trgovanje, Afrika svake godine gubila oko dvjesta tisuća svojih urođenika.

U doba ropstva crnci su se slabo ili nikako množili. Često su majke crnačke same davile svoj porod, da ga ne othrane za ropstvo; pa da ne bijaše stalnog dovoza novog roblja, crnaca bi u Americi bilo odmah iza dvadeset godina nestalo.

Takva je sramota ipak konačno pobudila zgražanje kod osjetljivih duša i kod naroda, koji se nisu bavili tim gadnim poslom.

Prva je Danska dokinula ropstvo u svojim kolonijama. To je isto učinila i Francuska, koja je u svojim kolonijama ne samo odmah oslobodila sve robove, već ih je i nahuckala, da pograbe oružje protiv Engleza. Tada provali strašni ustanak u San Domingo, te se Napoleon Bonaparte požuri, da u svojstvu prvoga konzula, dekretom od 30. floreala g. X., zakonito opet uspostavi ropstvo.

G. 1794. parlamenat Udruženih Sjevero-američkih država zabrani trgovinu robljem. Englezi su dugo vremena oklijevali, dok nije najzad i engleski parlamenat zaključio, da se od mladog ljeta 1808. zabrani takva trgovina. Kasnije je odredio četrnaest godina zatvora i deportacije za svakoga engleskog građanina, koji bi se proti tome ogriješio.

G. 1814. Ljudevit XVIII. obeća, da će pristati na dokinuće ropstva. Iste se godine Engleska obvezala platiti Portugalskoj odštetu od 7,500.000 franaka, jer su s dokinućem trgovine crnačkim robljem portugalske kolonije u zapadnoj Africi izgubile mnogo u vrijednosti.

Na sastanku vladara u Aachenu g. 1817. nije došlo ni do kakova zaključka. G. 1819. zaključena je smrtna kazna za svakoga građanina Unije, koji bi se bavio izvozom roblja; a g. 1824. Engleska proglasi, da je trgovanje robljem zločin jednak gusarstvu. Tad je započeo lov na ovakve trgovce po svim morima. Od g. 1828. do 1837. oslobođeno je pedeset i šest tisuća robova, a u idućem deceniju opet pedeset tisuća; ipak se računa, da se je i u tom razdoblju prevezlo iz Afrike u Braziliju i na Kubu, svake godine, oko šezdeset i pet tisuća crnaca.

Lov na te trgovce bio je vrlo težak. Trebalo je podržavati na Oceanu mnogo ratnih brodova. Mjesta ukrcavanja robova držala su se tajnom, a bijahu u najnezdravijim krajevima. Roblje su u Americi iskrcavali na mjestima nepristupnim bez iskusna pilota. K tomu brodovi takvih trgovaca bijahu ne samo brzi, već se je na njima i budno pazilo. Netom bi se na obzorju pojavilo kakvo sumnjivo jedro, crnački je brod krenuo drugim smjerom, samo da umakne. Pripovijedaju se svakojake lukavštine, kojima su se

utjecali crnački brodovi u takovim prilikama. Kad bi grozni trgovac vidio, da ne može umaknuti ratnom brodu, bacao je u more bačve, a u njima nesretne crnce, znajući, da će se zapovjednici ratnih brodova smilovati tim nesretnicima i da će nastojati, da polove te bačve. I dok bi se oni bavili tim poslom, crnački bi brod umaknuo!

Zadnja država, koja je dokinula ropstvo, bila je Brazilija, i to g. 1888.

Oslobođene je crnce počelo g. 1822. jedno američko društvo da prevozi u Afriku na jedan otočić na ušću rijeke Rio Mesurado, i tako je nastala republika Liberija. Ali kolikogod je bilo dokinuće ropstva sveta stvar, oslobođeni crnci nisu odgovorili nadama humanitarnih zagovornika njihovih. G. 1847. proglašena je republika Liberija, no u njoj se ne opaža napretka ni na gospodarskom polju. Zemljište je vrlo rodno, ali se ne obrađuje; šume su zapuštene, a rude se ne iskapaju. Željeznici nema ni traga, dok su u čitavoj toj državi donedavno bila samo 32 kilometra kolne ceste. Klima je u toj zemlji najtoplija na zemlji, jer je srednja godišnja temperatura 27,5° C. Najnesnosnija vrućina vlada u mjesecu siječnju.

L.

Počeci pomorske kartografije.

Početkom XIV. stoljeća pojavile su se prve pomorske karte. Nautički atlas genovežanina Petra Vesconte, koji se čuva u negdašnjoj carskoj knjižnici u Beču, prvo je djelo te vrste, što se je do danas sačuvalo. Taj je atlas sastavljen g. 1318. Za njim dolazi karta dotle poznatog svijeta mlečanina Marina Sanudo iz g. 1321., pa ona Catalune iz g. 1375.

Kad su započela otkrića novih zemalja, počeše se umnažati podaci o površini zemaljskoj, ali geografska znanost bijaše jošte u povojima, pogotovo ne bijaše ni traga hidrografskim kartama. Postojali su zato tako zvani „portolani", u kojima bijahu opisane luke, sidrišta, pristaništa, mjesta prikladna za opskrbu vodom, udaljenost, vrsta i vanjski izgled raznih položaja. Ti su „portolani", kasnije imali dodanu koju kartu, ali su u njima bile samo one obale, koje su najčešće pohodili brodovi. Te su „portolane" izrađivali ponajviše piloti u Genovi, Veneciji, Pisi, Ankoni, pa i na otoku Majorci. Kojiput bijaše „portolanu" dodana i koja karta. Takve karte predstavljaju sve, što se u hidrografskom pogledu u ono doba znalo. Najveći ih se dio odnosi na Sredozemno i Crno more;

na nekojima je još naznačen i Atlantik. Pače se lako opaža, ako se postepeno, prema godinama sastavka, te karte pregledaju, kako se afrička obala pruža sve dalje i dalje prema jugu. Na karti braće Zeno, mletačkih plemića, koji g. 1380. bijahu otplovili prema sjeveru, ne bi li se upoznali s novom kojom zemljom, nalazi se osim Škotske veliki jedan otok, nazvan „Frisland", a to je skup Fårőerskih otoka; za ovim drugi otok „Estland", što bi mogao da bude Shetlandski skup; onda dolazi Islandija pa Groenlandija. Južno pak od groenlandskog rta navedena su dva otoka: „Estotiland" i „Droceo", a to bi mogle da budu one zemlje, za koje smo već spomenuli, da ih je otkrio „Erik Crveni". Ali, kad se te karte pomnjivo pregledaju, odmah se opaža, da ne bijahu namijenjene porabi pomoraca, već samo učenim ljudima onoga doba. Nije isključeno, da je takvih karata bilo i na ratnim brodovima, a možda i na gdjekojem trgovačkom: poznato nam je, da je n. pr. g. 1359. kralj Petar Aragonski pribavio za svoje galije nekakve karte, ali od njih ne bijaše pomorcima nikakve pomoći. Počeli su pače crtati karte i s meridijanima i paralelama, ali ni odatle ne bijaše koristi, jer su svi dužinski stupnjevi ispadali jednaki, mjesto da se postepeno, kako se napreduje prema Polu, suzuju.

Od „portolana" valja u prvom redu da se spomene onaj Španjolca Alfonsa Sancio de Guelva, štampan u Španiji g. 1484. pod naslovom „Priručnik Umjeća Plovidbe", a za njim „Novi Portolano Istoka i Zapada", koji se pripisuje mlečaninu Luiđu Mosto, štampan u Veneciji g. 1544. Za ovim dođe na velik glas djelo Pedra de Medina, iz Seville, (1545.) „Umjeće Plovidbe". Odmah iza ovih slijede druge publikacije, kao Nenijeva (1546.) i Cortes-ova (1556.), u kojoj se tumači devijacija magnetske igle. Englezi su se mnogo okoristili Cortes-ovim djelom, dok su ostali narodi posizali radije za Medininim, koje im bijaše pristupnije. Ali piloti su se još uvijek slabo služili takvim podukama i nastavljali su ploviti na temelju iskustva.

G. 1602. štampao je Bartolomej Crescenzio, rimski inžinir, u Rimu svoju „Nautica Mediterranea", u kojoj razlaže praktična pravila, kako ima da se brod gradi, kako da se porine, kako da se podignu potopljeni brodovi; zatim se bavi i kartografijom i plovidbom, primjenjujući podatke jednoga Drake-ova pilota; k tomu svemu navodi u jednom „portolanu" podatke glede sidrištâ. Aleksandar Falconi, fiorentinski plemić i pomorac, koji zapovjedaše na galijonima, štampao je g. 1612. svoju „Kratku uputu kapetanima brodova s četverouglastim jedrima"; i konačno g. 1614. Pantero Pantera, plemić iz Coma i kapetan na papinskoj galiji, svoju vrlo zanimljivu „Armata Navale", ali to djelo nije tako točno kao Falconijevo.

Otada se znanost stala silno razvijati: g. 1614. pronađe Ivan Napier logaritme, te Addison poče g. 1625., možda prvi, primjenjivati logaritmičke tablice nautici; g. 1622. otkri Gunther, da devijacija magnetske igle varira na jednom te istom mjestu; a oko g. 1630. poče Descartes primjenjivati algebru geometriji. G. 1634. ustanovljen je kao prvi meridijan onaj, što siječe otok Ferro.

Dok su se geografska otkrića tako uzmnažala, a oci se naši danomice iscrpljivali suzbijajući turske provale u „velikom" i „malom" ratu, počeše se sjeverni narodi, puni energije, boriti za p r v e n s t v o n a m o r u. Holandezi, Švedi, Danci i Rusi krstarili su morima; ali Holandezi, bogati i vrlo moćni, povedoše se za primjerom Portugalske, dokazujući, d a i m a l e n n a r o d m o ž e d a r a z v i j e s j a j n u m o r n a r i c u.

LI.

Izum pomorskoga kronometra.

Velik je uspjeh primijenjene znanosti taj, što pomorac može u svako doba da ustanovi točku, na kojoj se njegov brod nalazi. Oči njegove ne vide do li nebo i vodu; on može da bude na sredini oceana ili u blizini koje obale, sferičnost zemlje sprečava mu da vidi daleko s palube svoga broda, pa i sa zapovjedišta, ali ako ima čestit kronometar i može da izvede jednu astronomsku opservaciju, vrlo će lako izračunati put, prevaljen od polazne točke, kao i udaljenost, koju treba da još prevali, a time ustanovi i točku, na kojoj se nalazi.

Simon Newcomb, znameniti matematičar i astronom, piše: „Postavite jednog astronoma na brod, svežite mu oči, prenesite ga, po kojem mu drago putu u koji vam drago ocean, hoćete li u tropski kraj ili u ledeni pojas, iskrcajte ga na najpustiji otočić, razvežite mu tad oči, dajte mu kronometar, reguliran po Greenwichkom ili po Washingtonskom vremenu, dajte mu još sekstant, nužne knjige i tablice, i on će vam, u samoj jednoj vedroj noći, s pomoću opservacije zvijezda, kazati na karti točno, gdje se nalazi, uz razliku možda od stotinjak metara. Ta je operacija, s obzirom na njezinu korist, ponajvažnija iz praktične astronomije".

Već se u XVI. stoljeću osjećala potreba sprave, koja bi pomorcu pomogla, da na oceanu, bez drugog traga, nađe dužinu. Tada je Španjolska bila još uvijek prva pomorska država, najmoćnija monarhija u Evropi, a vladala je nad polovicom Amerike. Njezin kralj Filip III. obeća nagradu od stotinu hiljada španjol-

skih kruna za izum, s pomoću kojega bi se dala ustanoviti dužina boljom metodom, nego li je ona bjegomjerom (log; solcometro), koja je vrlo manjkava. Kasnije se i Holandija, kad je postala moćna pomorska država, povela za primjerom Španjolske, i obeća trideset hiljada forinti za sličan izum. Ali se uza sve napore nije postiglo ništa praktično.

U gospodstvu pomorskom Engleska je naslijedila Španjolsku i Holandiju; pa kad je Karlo II. osnovao opservatorij u Greenwichu, bilo je odlučeno, da njegov upravitelj Flamsteed, kraljevski astronom, posveti svu svoju pažnju usavršenju metode, kako da se s pomoću astronomskih opažanja nađe geografska dužina. Ali makar su Flamsteed, Halley, pa i sam Newton nešto u tom pogledu napredovali, nisu ipak konačno mogli uspjeti, jer nisu imali čestitih kronometara, a astronomski su im instrumenti bili manjkavi.

I tako se sve do vlade kraljice Ane nije ništa uradilo. Dne 25. svibnja 1714. iznesena je u parlamentu predstavka, potpisana od više kapetana kraljevske mornarice, od londonskih trgovaca i zapovjednikâ trgovačkih brodova, u kojoj se je razložila važnost točnog ustanovljenja dužine, te su navedene sve neprilike i opasnosti, kojima se brodovi izlažu poradi nestašice metode, da se ta dužina nađe. Predstavka je predana jednom odboru. Čini se, da je Izak Newton točno pogodio, kad je u svojem izvještaju rekao: „Jedna od metoda bila bi ura, koja bi točno naznačivala vrijeme; ali poradi kretanja broda, varijacije temperature i razlike téže u raznim geografskim širinama, takvu uru nije još nitko mogao da konstruira“.

U parlamentarnom zasjedanju g. 1714. odglasaše zakon, kojim se obećala nagrada od dvadeset hiljada šterlina izumitelju takve ure. I kao što se dalo očekivati, nada u dobitak tolike nagrade pobudila je mnoge umne muževe, da predlože razne osnove i da izvedu pokuse: mnogo je godina proteklo, a nada, da bi se dala načiniti točna pomorska ura, bivala je svaki dan slabija, pače nemoguća. Konačno je na sveopće udivljenje nagradu dobio neki seoski drvodjelac. Doista, velik mehaničar, kao i velik pjesnik, treba da se rodi; a John Harrison, dobitnik glasovite nagrade, bijaše rođen mehaničar. Ipak je trebalo zamjerne vještine, strpljivosti i ustrajnosti, da on i svrši svoje djelo. Njegovi su napori bili dugi, mučni i koji put, na oko, beznadni. Nitko nije ni pomislio, da nam u tančine napiše Harrisonov životopis. A i što nam je poznato, ne služi baš na diku društvenim krugovima onoga doba.

Harrison se rodio g. 1693. u Foulby u grofiji York, a umro u Londonu g. 1776. Kao sin drvodjelca obavljao je do tridesete godine čedni očev zanat. Učeći međutim mehaniku i posvetivši

se urarstvu uspio je da izradi spravâ dotle nepoznate savršenosti. Najveće djelo njegova života bio je pomorski kronometar. Poslije sedam godina naporna rada svršio je svoj prvi kronometar; ali taj je bio nezgodan, težak, i zapremao je na brodu previše prostora. Stoga se dao na izrađivanje drugoga, koji je zapremao polovicu prostora. Nije bio ni s tim zadovoljan, te je izradio treći, još manji, i taj je izložio u Kraljevskom društvu, i 30. studenoga 1749. dobio zlatnu kolajnu. Tada je izradio četvrti kronometar u obliku žepne ure i dao ga na jedan kraljevski brod, koji je 19. studenoga 1761. otplovio put Jamaike. Kad je onamo brod prispio, našla se je pogrješka od pet sekunda i jedne desetine. Premda je imao pravo na čitavu narodnu nagradu od 20.000 šterlina, ipak je vlada uvijek odgađala isplatu. On je međutim i ostario. Već je bio u 74. godini, a od tih je punih 40 potrošio na svoj izum, pa ipak je morao još uvijek čekati. Istom g. 1773., to jest 45 godina poslije prvih njegovih pokusa, primio je cijelu nagradu, na koju je već dugo bio stekao nepobitno pravo. Ali nije dugo živio iza tog čina pravičnosti. Njegova se četiri kronometra čuvaju u kraljevskom opservatoriju na Greenwichu.

Danas se radiogramom javlja vrijeme brodovima na putu te pomorski kronometar nije na svakom brodu uvijek nuždan.

LII.

Pomorsko pravo u novom vijeku.

Za sigurnost trgovine uopće počeli su se u novom vijeku sklapati ugovori i za trgovinu i za plovidbu između pojedinih naroda. S tim je ugovorima trgovina dobivala sigurnost, koje u prošlosti nije imala. Ali ti su ugovori nosili svi merkantilističke biljege. Dogovaranja su se odugovlačila, jer su opunomoćenici posizali za svakojakim dosjetkama i varkama, ne bi li tako čim više postigli, a čim manje ustupili. Diplomat se smatrao tim spretniji, čim se je bolje znao ugnuti pravednoj recipročnosti i više naškoditi drugoj strani.

Ali, dok su pojedine vlade preuzele u svoje ruke vodstvo i trgovačke politike, i kad su pomorstvo predali posebnoj upravi, trebalo je da se one pobrinu i za potrebno zakonodavstvo. Obično se je pravo pomalo napuštalo, pa su se počeli i slagati zakonici. „Morski konzulat“ još je doduše vrijedio, ali uz preinake donesene posebnim zakonima, i uz dodatke, koji su proistekli iz odredbâ glede osiguranja. U to doba postade glasovita „Naredba glede pomorstva francuskoga“, koju je proglasio Colbert

g. 1681. Jedina je Engleska pridržala svoje stare zakone, koji su se osnivali na stoljetnim rješidbama, na poštovanja vrijednim precedensima, na formulama izvađenim iz Rodijskih zakona, iz „konzulata“, te iz posebnog zakona, „lex mercatoria“, iz g. 1302. Velik bijaše uspjeh, što su sve kulturne države sasvim dokinule pravo brodoloma, „ius naufragii“, i gusarenje; ali je zato preuzelo maha pravo „korsarenja“, t. j. država u ratu s drugom državom podjeljivala je pismena ovlaštenja trgovačkim brodovima, da mogu progoniti, plijeniti i potapljati trgovačke brodove neprijateljske.

U to se doba dugo raspravljalo o dva pitanja: o „slobodi mora“ i o „neutralnoj zastavi“. Prvo je pitanje bilo osobito hitno, te je radi njega nastala čitava literatura. Nekoje su države tražile za se „dominium maris“, gospodstvo nad stanovitim morem; dok su druge bile protiv toga gospodstva, koje je sa sobom donosilo ograničenje slobode. Kako je raznim pomorskim državama bilo mnogo do toga, da im gospodstvo nad nekojim morima bude i priznato, to su kod raznih pisaca i pravnika naručivale, za skupe novce, formalne rasprave, koje su imale to gospodstvo u javnosti utvrditi. Bilo je naime uvijek pisaca, koji su za dobre novce pisali po narudžbi. Paolo Giovio (1483.—1552.), u svoje doba slavljeni historik, znao je reći, da raspolaže sa dva pera: jedno je zlatno, a drugo željezno, prema tomu kako mu tko plati. — Danas su njegova djela sva zaboravljena, jer se svijet ipak samo istini klanja.

Pitanje gospodstva nad morem prvi je potakao Nizozemac Hugo de Groote svojim glasovitim djelom „O slobodnom moru“. Protiv njega se podigao Englez Ivan Selden djelom, koje je nosilo naslov „O zatvorenom moru“. Kad se je ta rasprava zaoštrila, pojedine su države stale zahtijevati suverenska prava nad nekojim morima, protiv propisa rimskoga prava: ovo naime ubrajaše mora među stvari, koje ne mogu nikomu pripadati, jednako kao i zrak ili svijetlo, nego je zajednički posjed svih ljudi. Među države, koje su zahtijevale, da im se prizna gospodstvo nad morem, bijaše Venecija. Ona je tražila, da joj se prizna gospodstvo nad Jadranskim morem, a za njezinim se primjerom povela Portugalska, koja je to pravo zahtijevala nad Gvinejskim zatonom i Indijskim oceanom, dok ga je Engleska za se zahtijevala nad svim okolišnim morima do protivne obale. S tim se pak pitanjem spajalo i pitanje slobode trgovanja i ribolova, i tako su se zapletaji sve više umnažali. Eto tako su doprle do nas mnoge takve rasprave iz XVII. stoljeća, od kojih spominjemo ove: A n g e l i M a t h i a c i: De jure Venetorum et jurisdictione maris Adriatici. Venezia 1617. — C i r i l o M i c h e l e: Articolo delle ragioni del dominio della repubblica veneta sopra il suo Golfo. Venezia 1618. — J u l i i P a c i i: De dominio maris Adriatici, disceptatio

pro republica veneta. Lugo 1619. — De jurisdictione reipublicae Venetae in mare Adriaticum. Epistola F r. d e I n g e n u i s, vel potius Fr. P a u l i, veneti, adversus J. B. Valenzolam et Laurentium Morinum. Eleuteropolis 1619. — Del dominio del mare Adriatico ovvero Golfo di Venezia, discorso di P. Z a m b o n o. Venezia 1620. — T h e o d o r i G r a s w i n k e l i i maris liberi vindiciae adversus Pet. Bap. Burgum ligustici maritimi dominii assertorem. Hagae Comitis 1653. — De dominio maris juribusque ad dominium praecipue spectantibus, assertio brevis G u i l l e l m i W i l w o t. Hagae Comitis 1653. — De dominio maris, libri duo, auctore J o a n e P a l a t i o. Venetiis 1633. — F r. P a o l o S a r p i: Dominio del mare Adriatico della repubblica di Venezia. Venezia 1686.

Venecija je osnivala i opravdavala svoje gospodstvo nad Jadranom na ovim razlozima:

a) što je gospodstvo vršila tijekom više stoljeća, pa da je stoga nastupila zastara;

b) što su razni vladari, kad su htjeli ploviti Jadranom, tražili od Mlečana neku vrst dopuštenja;

c) što je mletački dužd kod godišnje slave „vjenčanja s morem“ izgovarao, spuštajući na morsko dno zlatni prsten, riječi: „Vjenčamo se s tobom, more, u znak našega pravog i pravednog gospodstva“;

d) što je republika za sigurnost Jadrana uzdržavala trajno čitavu naoružanu flotu;

e) što je Bazelski koncil odbio pritužbu pomoraca grada Ankone, kad su tražili, da se dokinu nekoja podavanja, koja im bijaše Venecija nametnula za slobodnu plovidbu; i

f) što i drugi vladari vrše jednaka prava u svojim morima. Tako danski kralj sili sve brodove, koji plove iz Baltika, Finskoga i Botnijskoga zaljeva, da moraju proći kroz tjesnac Sunda i tu platiti tešku pristojbu za daljnu plovidbu. Isto tako da i Engleska prisiljava trgovačke brodove da pristanu u Doversku luku i da plate pristojbu, premda je druga obala francuska. Pa i sam knez od Monaka, na zapadnoj Rivijeri, u Ligurskom moru, da drži dva oboružana broda, koji druge brodove, ako su slabije od njih oboružani, prisiljavaju da pristanu u kneževu luku i da plate pristojbu.

Iz tih navoda bjelodano proizlazi, da se je staro pitanje o gospodstvu nad Jadranom u XVII. stoljeću samo zaoštrilo, a s istočne obale Jadrana nije se našao nitko, tko bi te zagovaratelje Venecije pobijao. Uostalom ne smijemo se tome ni čuditi. Malne sva naša obala bijaše tada pod Venecijom: u hrvatskom primorju jedva se bijaše svršio uskočki rat, a dubrovačka republika nije smatrala shodnim da se u takve raspre upušta: na kopnu zaokružena od Turaka htjela je po što po to da sačuva mir s Venecijom.

Uz to se pitanje pojavilo i drugo: o pravu ribolova u dalekim sjevernim morima. Tu je dolazio u prvom redu lov na kitove, bakalar i sleđeve. Holandezi su kao najviše u tom zainteresirani branili slobodu ribolova na osnovi rimskih zakona, i u suglasju s načelima hanseatskog saveza.

Sva je ta raspra svršila proglašenjem načela o neutralnom moru, koje je u početku bilo određeno na deset milja od obale: u takvom moru ima pravo gospodstva narod, kojemu pripada pojedina obala, ali s dodatkom, da u stanovitim granicama ima da dopusti upotrebu toga mora i drugima.

Što se pak drugog pitanja tiče, već je Hansa proglasila načelo, da „zastava pokriva, dakle zaštićuje teret". Prema tome načelu zaraćene države dužne su poštivati neutralne brodove, kojima je slobodno prenositi robu bilo kakove provenijencije u bilo koje mjesto, ako samo u toj robi nema ratnog kontrabanda. To su načelo, poslije otkrića Amerike, svi prihvatili i potvrdili posebnim ugovorima. Ali u drugoj polovici XVIII. stoljeća osobito u doba rata Engleske i Sjevero-američkih država, Engleska je od neutralaca zahtijevala prisegu, da na brodu nema ratnoga kontrabanda, a poslije je prisvojila sebi i pravo pregledbe, da se osvjedoči o vrsti tereta. Rusku caricu Katarinu II. ide slava, da je ustanovila prava neutralne zastave (1780.), i da je osnovala Savez neutralaca (oružana neutralnost), osujetivsi daljne zahtjeve Engleza.

U isto se doba zavela u trgovačkim državama druga jedna uredba. To su „Posebna sudišta" za rješavanje trgovačkih sporova. Ta su sudišta bila složena, naravski, od lica vještih trgovini i pomorstvu, i kod njih je postupak bio jednostavniji nego li kod običnih sudova.

LIII.

O pozdravu na moru.

Danas je međunarodnim sporazumom utvrđeno, što imadu glede pozdrava na moru činiti brodovi različnih država. Tu su predviđeni svi mogući slučajevi pozdrava, i danas ne može u tom pogledu biti pitanja. Ali u srednjem vijeku, pa i kasnije, sve do devetnaestog stoljeća, nije bilo tako. Posebnoga međunarodnog ceremonijala pomorskoga nije bilo. Englezi su u svoje doba zahtijevali od inostranog broda pozdrav, ali ga nisu uzvraćali. Radi toga su se često događali sukobi, koji su znali i krvavo svršiti, kako je to bio slučaj g. 1652. između Engleske i Holandije. —

U početku novoga vijeka čini se da nije ni postojao pozdrav na moru između brodova različnih država. Tek se francuskom kralju Ljudevitu XIV. najedared prohtjelo, i on naloži svim svojim admiralima i kapetanima, da imaju zahtijevati pozdrav od svakoga ratnog broda stranih država, izuzevši Englesku: od njezinih brodova nisu smjeli ni da traže ni da im uzvraćaju pozdrav. Radi toga se znalo dogoditi i tragičnih slučajeva. Francuski zapovjednik de Tourville, ploveći 2. lipnja 1688. sa tri broda kakvih 50 milja daleko od Alžira, sastade dva ratna španjolska broda, od kojih se jedan zvao „Capitano", a drugi „San Jeronimo". Francuz zaiska od Španjolaca pozdrav, ali ga Španjolci ne dadoše. I nastade bitka. Pucalo se oštro iz topova. Poslije debelog jednog sata paljbe „San Jeronimo" spusti zastavu, ali „Capitano" nastavi još dva sata da se brani protiv onih triju brodova. Kad mu se srušio glavni jarbol, te kad su se pojavile i druge havarije, spusti i on svoju zastavu. Tada su pobijeđeni pozdravili s devet hitaca iz topa francusku zastavu, a gospodin de Tourville, koji je bio ranjen, uzvrati im svaki hitac zasebno, „jer su Francuska i Španija bile u miru"!

Danas je glede broja salva sve uređeno; ali prije toga nije bilo. Brod, na kojemu je zapovijedao časnik višeg stepena, nije bio dužan uzvraćati jednak broj hitaca brodu, na kojemu je zapovijedao časnik nižeg stepena. Isto tako je postojala graduacija država, prema kojoj je brod veće države imao pravo da bude pozdravljen većim brojem hitaca hez obzira na stepen samoga broda ili njegova zapovjednika. Eto, radi toga su se više puta slijepi hici znali prometnuti u oštre, i vesele „salve" u grdne bitke, s mrtvima i ranjenima na obim stranama. U tom su bile nepopravljive dvije talijanske republike: Venecija i Genova, koje su tvrdokorno zahtijevale veći broj hitaca, nego li ostale države; pa i toskanski su brodovi zahtijevali toliko hitaca, koliko i carski, a napuljski je kralj zahtijevao za se salve na moru, kakove su bile određene za francuske i španjolske vladare.

LIV.

Englesko pomorstvo stvara britski kolonijalni imperij.

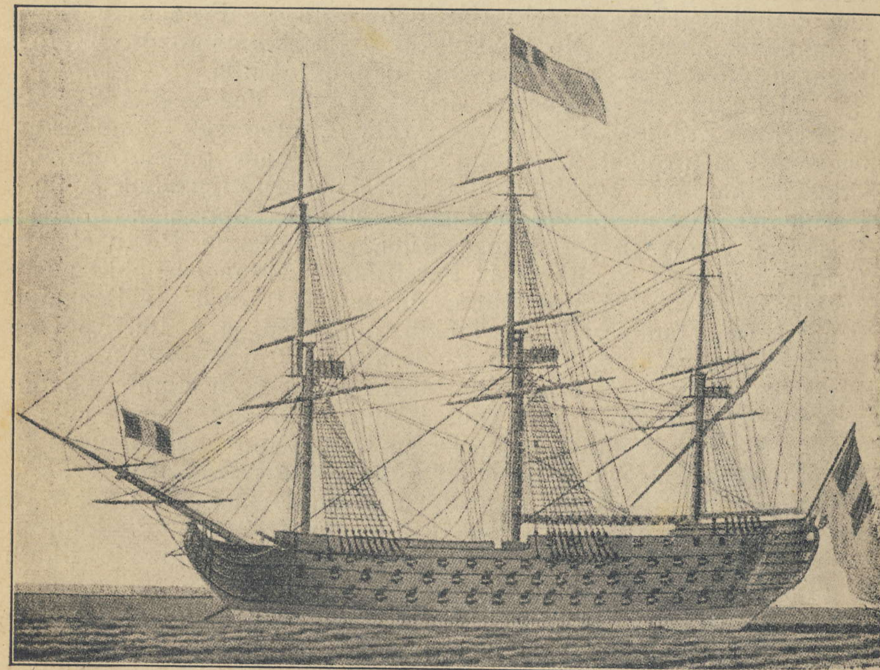
Na koju god stranu kruglje zemaljske svrnemo oko, svuda sastajemo brodove s engleskom zastavom, engleske tvrđave, dominione i kolonije engleske. Engleski je narod svojim pomorstvom znao razviti svoju zastavu nad svima važnijim i prostra-

nijim zemljama. U velikim sukobima političkim u staroj Evropi Englezima je uvijek uspjelo da svojim brodovljem blokiraju luke, da prodru u tijesna, da rane u srce one države, što no se protežu uz more. S Helgolanda oni budno paze na obale danske i njemačke; s Normanskih otoka bdiju nad obalama Francuske; na Gibraltarskoj hridini čuvaju vrata Sredozemnog mora; s Maltom presijecaju to more u dva dijela; s Cipra bdiju nad neutralnošću Sueskoga kanala; s New-Foundlanda čuvaju izlaze iz polarnih mora; drže Novu Škotsku i Novi Brunswick; gospoduju nad neizmjernom Kanadom; ugnijezdiše se na Bermudama i na više Antila; u Hondurasu paze na srednjo-američke smutnje; rijekama Guiane zadiru u nepoznate krajeve južne Amerike; s Falklandskog otočja čuvaju Magellanova vrata; u Gvinejskom zatonu drže najljepše komade; njihov je Ascension i Sveta Helena; njihova je čitava Kapska zemlja, negdašnje Burske zemlje, pa sve gore do belgijskoga Konga. Njihov je najveći dio istočne Afrike, Mauritius i Sokotra; u Adenu drže ključe Crvenoga mora, a na Bahrein otočju one Perzijskoga zaljeva; parobrodi pod engleskom zastavom plove Indom i Gangesom; njihov je bogati Ceylon; njihova je Birmanija; njihov Singapore i Hong-Kong; njihovo je čitavo australsko kopno, Nova Zelandija i velik dio otoka u Oceaniji. Englesko gospodstvo priznaje četvrti dio ljudskoga roda. Netom se nasluti kakav ratni zapletaj, brodovi se ostalih naroda ne usuđuju isploviti iz luke, ali engleski brod isplovi; njega štiti engleska zastava bolje, nego li bi ga štitili topovi. Engleski pomorac ne strepi za svoju domovinu, jer ona raspolaže silnim obrambenim uređajima: Engleska je sigurna, jer je još uvijek njezino prvenstvo na moru.

Mornarica se engleska počela razvijati još pod Henrikom VII., a osvojila je prvenstvo nad ruševinama hanseatskoga, španjolskog i holandeskog gospodstva. Na drugom je mjestu opisano, što je za Englesku učinio Drake, i što joj je priskrbio Cook.

Walter Raleigh pristade g. 1584. uz obalu zemlje, koju je u čast Kraljice Djevice nazvao Virginija; a malo poslije toga osvoji Trinidad i zaplovi Orenokom (g. 1595.), daleko 508 milja. I brzo se slože dvije „Kompanije", da koloniziraju Sjevernu Ameriku; Londonska Kompanija za njezin južni dio, već spomenutu Virginiju, i Kompanija Plymouthska za gornji dio, tako zvanu Novu Englesku. Jamestown je prvi engleski grad u tom kraju (g. 1607.). Malo iza toga doploviše nekoji Puritanci u drägu Massachussets i osnovaše N. Plymouth i Boston. Tada se kolonizacija brzo razvijala: tako nastadoše: Massachussets, Rhode-Island, N. Hampshire, N. York, N. Jersey, Conecticut, Pensilvanija, Virginija, Maryland, obje Karoline, pa Georgija. Bila je kolonizirana i Guiana, pa male Antile, gdje su uvedene plantaže sladora, pa poluotok Jukatan i

Jamaika, koju oteše Španjolcima g. 1665., i pretvoriše je u pravo središte kriomčarenja. Samo što je kolonizacija Anglosaska vršena sasvim drugačijim kriterijima, nego li su bili oni Španjolaca i Portugalaca. Ovi su unosili u svoje kolonije samovolju, tražili slijepu pokornost, ne samo u političkim već i u vjerskim stvarima, a nisu se ustručavali posegnuti i za najgadnijim sredstvima u svrhu izrabljivanja. Nasuprot Anglo-Sasi ne samo što su mrzili svako izrabljivanje, nego su nastojali, da im kolonije što bolje uspijevaju



Sl. 38. Francuski ratni brod iz doba prve republike.

i cvatu, dok nije Navigationsakte unio smetnju i smutnju u gospodarskom i trgovačkom obziru: i uvoz i izvoz mogli su naime da vrše samo britski brodovi; bijaše zabranjeno proizvoditi rukotvorine, koje su se morale nabavljati iz metropole, a monopol trgovanja imađaše samo „Kompanija" t. zv. „Hudsonove Dräge", koju je osnovao Karlo II. No ta nasilna ograničenja urodiše, kao što je i prirodno, kriomčarenjem, dok nisu napokon kolonije Sjeverne Amerike, od Massachussetsa do Georgije, pod izlikom nezadovoljstva radi novih nameta na čaj, na staklo, na boje itd.

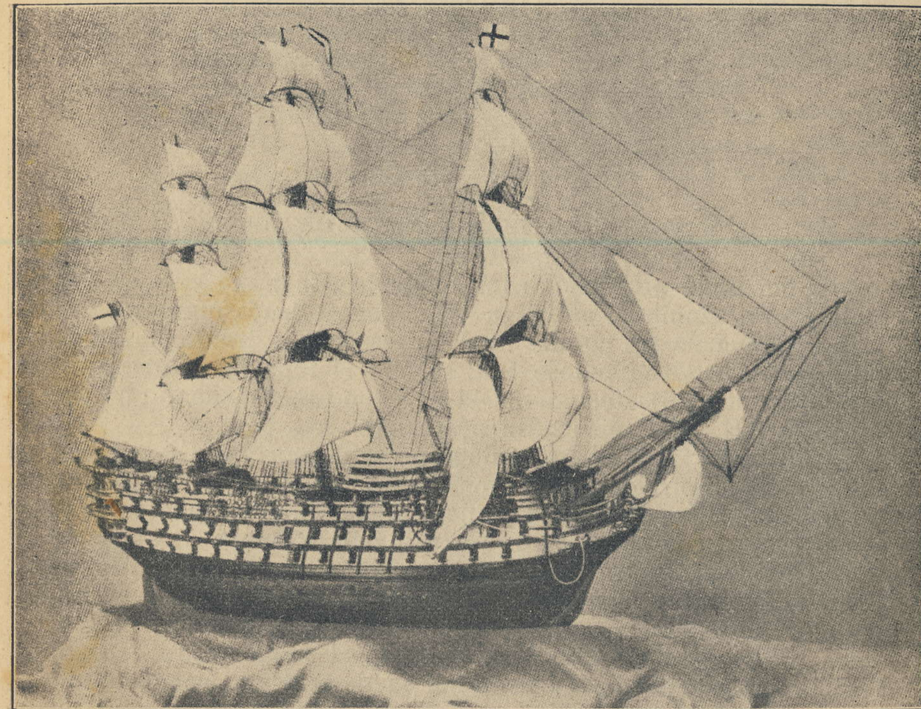
pograbile oružje za svoju slobodu, koju i postigoše poslije slavnog rata od g. 1774. do 1783. Tako se domogoše te kolonije svoje nezavisnosti, koja bi priznata u Pariškom i Versailles-kom ugovoru. Odatle se razviše Sjevero-američke udružene države, kojih je u prvom početku bilo tek 13, a sad ih ima 49, i k tomu dva teritorija te jedna federalna država. Tim se je pojavila u svijetu nova vrlo važna politička jedinica. Englezi su tad izgubili tri milijuna državljana, milijun četvornih milja zemljišta, sto hiljada vojnika, dok je javni dug poskočio za sto hiljada šterlina. Ali su zato dobili g. 1713. Utrechtskim ugovorom od Francuske New-Foundland, Akadiju, Novu Škotsku, a Pariškim ugovorom 1763. Kanadu, otok Kap Breton i nekoliko malih Antila.

Međutim su se Englezi širili i u Aziji. Već se g. 1601., uz odobrenje Kraljice Elizabete, složila „Kompanija londonskih trgovaca za promet s Indijom". Ta je odmah počela osnivati skladišta na Javi, na Molukama, na Malabaru, i uzalud su im i Portugalci, i Španjolci i Holandezi bacali klipove pod noge. Engleska nagovori perzijskoga šaha, da oduzme Portugalcima Ormus, i obveza se, da će iz Perzijskoga zatona istrijebiti gusarenje. Zatim dobije povlasticu, da može trgovati u Bengaliji, osnova amo tamo više trgovačkih poduzeća, a g. 1664. počeše njezini brodovi uvoziti čaj u Englesku. Potkraj stoljeća osnovaše Englezi još jednu Kompaniju, ali ta se je brzo stopila s onom prvom; tada osvojiše otok Diu, i bješe osnovane prezidencije u Madrasu, Kalkuti i Bombayu. Ta je Kompanija imala u početku svoju mornaricu, a kasnije je unajmljivala privatne brodove, koji su ploveći oko Afrike donosili u Evropu indijske proizvode, osvojivši naskoro sva evropska tržišta. Ipak trgovanje s Indijom bijaše slobodno svakomu Englezu; monopol Kompanije bijaše ograničen na veze s metropolom, i podložan raznim limitacijama.

Kad su se Francuzi, ustalivši se u Pondichery, počeli takmičiti s Kompanijom, poprimila je ova vojnički i osvajalački značaj, te okoristivši se neslogom i bezvlađem u Državi Velikoga Mogola proširi ona sveđ to dalje svoje posjede, ako je ustrebalo, i nasiljem i krvološtvom. Pravi osnovatelj njezine vojničke i političke moći bio je Robert Clive. On je g. 1757. osvojio velik kraj oko Kalkute, otjerao Francuze iz Gangesove luke, te prisilio „Nababe" triju prostranih kraljevina: Bengalije, Orisse i Behara, da mu prepuste „divaniju", to jest pravo pobiranja danka od poljodjelaca, i tako je Kompanija zavladala nad 40 milijuna duša. Njegov dostojni nasljednik Varren-Hastings, pokori kraljevinu Benares, gdje no nađe stare indijske knjige, te, poput prokonzula Verra, podiže pljačkanje do umjetničke visine. Njegovi nasljednici, Cornwallis i Mornington, nastaviše osvajanja cijeli taj vijek. G. 1784. odredi parlamenat, da imenovanje direktora Kompanije

bude pridržano kralju, i da u Londonu bude stalno jedno kontrolno povjerenstvo za sve, što se tiče Indije.

G. 1788. osnovali su Englezi već i Društvo za istraživanje Afrike, a i kažnjeničku koloniju u Australiji, i tako, u oči Velike revolucije i na pragu najnovijeg vremena, dobili su već kolonijalno prvenstvo na svim kontinentima, i održali ga sretno do naših vremena, ali sve to s pomoću svoje mornarice.



Sl. 39. Nelsonov admiralski brod „Victory"

Poslije velikoga svjetskog rata Velika Britanija ne samo što je sačuvala svoj golemi kolonijalni posjed, već ga je i proširila i učvrstila. Danas jedna petina zemaljske površine sačinjava golemi britski posjed, a jedna četvrtina ljudskoga roda, priznaje se, kako rekosmo, podanikom britske kraljevske i carske krune. Velika Britanija posjeduje najplodnije krajeve i najstrateškije položaje, koji joj omogućuju uzdržanje gospodstva nad morem. Dakako da ona u svojoj velikoj praktičnoj mudrosti ne vlada svojim kolonijama jednolično, već prema etničkoj i geografskoj

njihovoj raznolikosti; k tomu ih ona znade privezati k sebi moralnim i duhovnim vezama, koje, kad ustreba, urode zajedničkom akcijom sviju, kao što se pokazalo i u velikom svjetskom ratu. Tad su spontano, od svoje dobre volje, kolonije priskočile u pomoć staroj domovini, ne samo četama, već i brodovljem i novcem; s toga je posve moguće, da će one sve, možda i prije nego li se misli, biti pozvane da slože, uz jednaka prava, jednu golemu britsku konfederaciju, za sigurnost koje će nastaviti uzdržavanjem najveće i najmoćnije ratne mornarice.

LV.

Boj pod Abukirom.

Prva velika noćna bitka na moru.

Uoči bitke pod Abukirom imala je Engleska više od četiri stotine oboružanih brodova sa sto dvadeset tisuća mornara. Linijskih brodova na tri palube imala je samo 33; brodova linijskih po 80 i 60 topova imađaše 149; sa 56 i 44 topa 32 manja linijska broda, i onda 161 fregatu po 44 i 28 topova. Još manjih brodova imala je 321, ali ti nisu gore uračunati.

To je brodovlje bilo rasijano po svim morima. Glavna grupa bijaše pod admiralom Horacijem Nelsonom, i toj je bilo suđeno da izvede velika djela i da osujeti velike osnove Napoleona Bonaparte. Nelson je osvećivao pobijeđenu Evropu!

Dne 1. srpnja 1798. doplovila je francuska flota pod Aleksandriju u Egiptu; njezin se zapovjednik Brueys, ne mogući unići u luku, koja bijaše propala tijekom vremena i nehajstvom Turaka, usidrio u drazi Aboukira[1]) poredavši svoje brodove u bojni red. Bonaparte je obećao nagradu od deset tisuća franaka onomu pilotu egipatskom, koji bi pronašao način, kako bi njegovo brodovlje unišlo u aleksandrijsku luku. Nije se javio nitko. Ta je flota sastojala od trinaest linijskih brodova, a od tih tri po 80, jedan, na tri palube, sa 120 topova, i od četiri fregate. Svega skupa bilo je hiljadu sto devedeset šest topova i jedanaest tisuća dvijesto i trideset momaka. (sl. 38.) Nelson je imao jednak broj linijskih brodova, svaki po 74 topa, i jednu veliku fregatu po 50; svega skupa hiljadu i dvanaest topova, sa osam hiljada sedamdeset i osam momaka (sl. 39.).

Nelson je, tražeći Francuze po morima„ neprestano vježbao svoje ljude i predvidio sve moguće slučajeve sraza s njima. Do-

[1]) Aboukir je varošica 17 kilometara sjevero-istočno od Aleksandrije.

govoreno je bilo, da će se engleska flota poredati u bojni red, netom ugleda francusku. Zapovijed, koju je Nelson oglasio svojim časnicima, bijaše: „Najprije pobijedite, a onda čim bolje da iscrpite pobjedu". Podijelio je svoje brodove u tri eskadre: dvije su imale navaliti na linijske francuske, a treća se imala oboriti na prijevozne njihove brodove, s tom zadaćom, da ih čim više potopi. Nelson je dobro shvaćao, koliko će naškoditi kopnenoj Napoleonovoj vojsci, ako joj potopi brodove s provijantom. Kad je kapetan Berry shvatio sav zamašaj admiralove osnove, zanosno klikne: „Ako uspijemo, što će se iznenaditi Evropa!" — „Nema tu ako", prihvati Nelson, „mi ćemo uspjeti bez svake sumnje; samo ne znam, tko će preživjeti, da o tom izvijesti."

Bitka je počela oko šest i po na večer 1. kolovoza 1798. Brzo se smračilo, i taj mrak probijaše jedino topnička vatra obiju flota. Nije prošlo ni četvrt sata, a prva dva linijska broda francuska bijahu već izgubila jedrilje, dok su ostali, svi bez iznimke, toliko u istom razmaku vremena stradali, da je odmah bilo jasno, tko će iznijeti pobjedu. U osam sati i po spustiše zastave treći, četvrti i peti francuski brod u istom redu. Upravo u taj čas trijeska mitraljeska rani Nelsona duboko u glavu, i on se sruši nauznak u naručaj kapetana Berryja, koji mu se taj čas našao uz bok. Navalila je silna krv, i mislilo se u početku, da je rana smrtna; i sam je Nelson bio o tom osvjedočen. Stoga se ne da opisati radost svih ranjenika, kao i blagoslivljanje onih, koji su umirali, pogotovo zanos sve momčadi, kad je kirurg izjavio, da rana nije smrtna, i da admiralu treba samo dulji počinak.

Nelsona ostave sama na miru u njegovoj sobi. Najedared odjekne na kasaru silno klicanje na pogled „Orienta", admiralskog broda francuskog, koji bijaše planuo u jednoj vatri. Nije bilo nikoga, tko bi pomogao Nelsonu, da se popne na palubu; on se ipak, na opće iznenađenje, pojavi blijed i teturajući, davajući nalog, da se pošalju svi čamci u pomoć neprijateljima.

Bilo je oko devet i po navečer, kad se je na „Orientu" pojavio plamen, koji ga je lako obavio svega, jer je brod bio bojadisan tek malo prije, tako da su posude s uljem i kabli s pokosti bili još na krmi. Užasno je svijetlo osvjetljivalo čitavo obzorje, tako da su se lako razabirale boje raznih zastava. Kako je baš tada istekao mjesec, umnažahu njegove blijede zrake, u kontrastu sa svijetlom požara, užasnu ljepotu toga jedinstvenog prizora. No ni francuski admiral nije ni časkom prestao junačkom ustrajnošću braniti čast svoje zastave. Zadobio je tri rane, ali ne uzmače sa zapovjedništva, dok ga nije oborio hitac iz topa. Boreći se sa smrću, toliko bijaše još pri svijesti, da se je otimao onima, koji su ga htjeli prenijeti pod palubu; i on umrije slavno na svome mjestu. Njegov kapetan Casa-Bianca izdahnuo mu uz bok. Mnogi

časnici i mornari, kad su vidjeli, da se požar ne da pogasiti, a lizao je već sve bokove, baciše se u more. Nekoje su spasili Nelsonovi čamci, a druge su istegli u otvore topova pomoću užeta engleski najbliži brodovi. Mornari su engleski uložili najveće napore da spase poraženog neprijatelja, i ako je bitka taj čas najljuće bjesnila. Veći dio momčadi na „Orientu“, da izmakne požaru, sabrao se u prvoj bateriji, pucajući neprestano na Engleze, dok nije vatra zahvatila svetu barbaru (skladište municije), i brod se rasprsnuo u zraku uz silan tutanj. Na svim se brodovima osjetio udar kao od potresa. Sve je zanijemilo i sve je ostalo kao ukočeno. Tišinu je prekidao tek štropot komada jarbola i jedrilja, kao i krhotine samog broda, što su padale iz goleme visine, kamo ih je bacila ona užasna eksplozija.... Englezi su spasili oko sedamdeset momaka s „Orienta“. Komadi, što su goreći padali, uznemiriše Nelsona, ali za kratak čas. Dva velika komada padoše na „Swiftsure“, i to baš na najveća jedra, ali ne raniše nikoga; jedna greda pade goreći na „Alexandera“, ali je vatra bila smjesta pogašena.

Topnička je paljba nekoliko časova opet prestala. Tišinu je prekidao tek šum vode, koja se, pjeneći se, podizala kod pada svakoga komada lagumanog broda. Izgledalo je čas, kao da su svi, na pogled užasne smrti tolikih ratnika, zatomili svoj neprijateljski bijes, i da će svi pohrliti, da iskažu svoju sućut tolikim nesretnicima. Ali je to raspoloženje vladalo vrlo kratko. Bijes osvete raspali već napola klonule neprijatelje, te „Franklin“, na kojemu se tad razvila zastava francuskog zapovjednika, izvjesi signal, da se bitka nastavi. I ona se nastavila s još većim bijesom do tri sata poslije ponoći. U zoru su još samo dva francuska linijska broda imala razvitu zastavu. Malo poslije presjekoše i oni konope, razapeše jedra zajedno s dvjema fregatama, i krenuše na pučinu.

Svi su časnici engleski bili osvjedočeni, da ne bi bio umakao ni cigli francuski brod, da nije bio ranjen Nelson. Jedina se ona četiri broda spasiše. I teško je naći na stranicama povijesti zabilježenu tako potpunu i tako slavnu pobjedu. Englezi su izgubili, što mrtvih što ranjenih, osam stotina devedeset i pet ljudi; od Francuza je poginulo pet hiljada dvije stotine dvadeset i pet, dok ih je tri hiljade sto i pet, zajedno s ranjenicima, preneseno na kraj, da budu otkupljeni.

Komad velikog jarbola s „Orienta“ izvukla je iz mora momčad jednoga engleskog broda, a kapetan Hollowell naloži, da se iz toga načini mrtvački lijes. Taj su poslali Nelsonu na dar, da tako, kad mu kucne zadnji čas slavnoga života, počine u jednom od svojih trofeja. Nelson je dar primio i čuvao ga u svojoj sobi sve do smrti.

Nelsonova je pobjeda kod Abukira onemogućila Napoleonu Bonaparti da izvuče bilo koju korist iz svojih pobjeda pred Piramidama (1798.), i na kopnu kod Abukira (1799.). Čitava se vojna Napoleonova na Egipat izjalovila, jer su Englezi svojom pobjedom ostali gospodari mora. — Nikakva pobjeda na kopnu ne može da odšteti za poraz pretrpljen na moru.

LVI.

Dvoboj između Engleske i Napoleona Bonaparte.

Bitka kod Trafalgara 21. X. 1805.

Kad je svanulo XIX. stoljeće, Englezi su bili gospodari mora, a Napoleon je dobro znao, što to znači. Stoga je pokušao da ponovno izgradi brodovlje, sjedinivši zajedno ostanke francuske, holandeske, mletačke i španjolske mornarice. Kad je to izveo, odluči povesti se za primjerom Julija Cezara, kad je prešao u Britaniju, samo dakako uz priprave mnogo veličanstvenije.

Za sam prijelaz preko Kanala dao je prirediti osobitu flotilu, koja je imala ukrcati čitavu vojsku i iskrcati je na engleskoj obali. U tu je svrhu dao sagraditi 17 manjih brodova s plosnatim dnom, koje nazvaše „Prames“ i 12 drugih manjih brodova. K tomu se dijelom sagradile, dijelom opremile 924 francuske topnjače, 280 holandeskih i još 88 drugih brodova. Ti brodovi, kojima treba još dodati 954 manja obalna broda za prijevoz konja, ratnog materijala, živeža i t. d., a sabrali se između luka Étaples, Boulogne, Ambleeuse, Calais, Dunkerque i Ostende, sačinjavahu silan broj od 2293 lađe! Vojnici, koji su bili određeni za iskrcavanje u Engleskoj, bili su poučeni u veslanju i kormanjenju za onu kratku plovidbu, tako da se je Napoleon nadao, da će prebaciti preko Kanala, u nekoliko sati, čitavu jednu vojsku, od 161.215 momaka, 9059 konja, i k tomu čitav nužni ratni materijal.

Posve je prirodno, da se zbog toga javila u Engleskoj velika uzbuđenost. Englezi uprliješe iz svih sila, da se obrane. Izumili su i nekakve paklene strojeve, nazvane „katamaran“. To bijahu sanduci, dugi oko 7 metara, a široki 1 metar. Sadržavahu dvije tone i po baruta, i 54 bombe privezane zajedno lancima. Sanduci su na vodi plivali, a teglili su ih osobiti brodovi. U sanduku je još bio stroj, poput urarskoga, i u određeno doba imala je nastati eksplozija.

Nekoliko engleskih topnjača navale 1. listopada 1805. u 9½ na večer na francusku flotilu, pokušavši, da joj s pomoću vjetra približe nekoliko „brulota“, koji su imali da izvedu požar. Bruloti su se doista, nošeni vjetrom, približili francuskim brodovima, ali su ih ovi topovima redom potopili. Tako je desetak, dvanaestak „katamarana“ doista eksplodiralo, ali nisu nanijeli nikakve štete. Jedan je tek ubio jednog časnika i dvadeset mornara, koji su neoprezno bili zašli preko linije.

Englezi dakle nisu mogli uništiti francusku flotilu, ali se ni Napoleon nije mogao odlučiti na prijevoz svojih četa, jer nije bio siguran, ne će li se, dok mu se vojska bude iskrcavala, pojaviti engleski ratni brodovi i navaliti na njegove brodice. Stoga mu ne preosta, već da čeka na dolazak svoga ratnog brodovlja. Ovo je imalo nalog, da sabere sve svoje jedinice, da se pojavi u Kanalu, i da mu osigura prijelaz makar za kratko vrijeme.

Francusko se brodovlje imalo sabrati u Antilama i onda se nenadano pojaviti u Kanalu. Admiral francuski Villeneuve prodre u Cadiz, koji su blokirali Englezi, i sjedini se sa španjolskim brodovljem, kojim je zapovijedao Gravina-Moncada, i tada sa 18 đemija na tri palube, 7 fregata i 4 manja broda odjedri put Antila.

Kad su Francuzi došli do Martiniqua, nađoše taj otok zaposjednut od Engleza. Navale na utvrde i iskrcaju se na otoku.

Drugi admiral francuski Ganteaume imao je nalog, da se sjedini sa Villeneuveom, ali su njega držali Englezi blokirana u Brestu. Stoga Napoleon naloži admiralu Villeneuve, da pođe u Ferrol i ondje preuzme 15 linijskih brodova, koji su imali biti već spremni, da oslobodi blokiranog Ganteaume-a i onda da se konačno pojavi pred Boulogne-om.

Villeneuve dođe sretno u Ferrol i ondje preuze ono 15 brodova, koji su čekali na njegov dolazak. Ali se ne usudi potpuno izvršiti Napoleonov nalog i poći prema Brestu, već odluči odvesti brodove u Cadiz, da bolje organizira svoju flotu.

Napoleon najprije odredi, da Villeneuve dođe pred ratni sud, a onda, da ga zamijeni admiral Rosily. Tada zapovjedi, da se zametne bitka pod svaku cijenu. Villeneuve-a je zatekao taj nalog u Cadizu.

Nelson ne mareći, što ima manje brodova i što su mu bile na putu mnoge poteškoće, požuri se u Antile u potrazi za Francuzima, i kad je doznao, da su otplovili, krene natrag u Evropu, odlučivši, da ih čeka kod Gibraltara.

Nelsonova se flota sastojala od tri linijska broda po 100 topova. To su bili admiralski brodovi: Nelsonov „Victory“, Collingwoodov „Royal Sovereign“ i Northesk-ov „Britannia“; dalje je imao

četiri broda po 98 topova, 16 po 84, 3 po 64 topa, i još nekoliko manjih jedinica.

Francuska je flota imala „Bucentaure“ i „Formidable“ po 80 topova, te Algesiras“ od 74 topa. To su bila tri admiralska broda. Onda još dva linijska broda po 80 i 13 po 74 topa. Španjolci su opremili četiri admiralska: „Santissima Trinidad“ po 130, „Principe de Asturias“ i „Santa Ana“ po 112, i „Santo Ildefonso“ po 74 topa. K tomu još jedan linijski brod po 100, dva po 80, sedam po 74 i jedan po 64 topa, sa nekoliko manjih jedinica. Uz Villeneuve-a su bila još dva francuska admirala: Dumanoir i Magon; dok su Španjolci imali četiri admirala: Gravinu, Alava, Cisneros i Alceda.

Brojčano su Francuzi bili jači, ali valjanost momčadi i sposobnost brodova bijaše kod Engleza odličnija. Na engleskim je brodovima bilo oduševljenja i kod časnika i kod momaka, a među vođama je vladao najpotpuniji sklad. Nelson je običavao reći, da je to „armada braće“. K tomu stručna vještina Engleza bijaše odlična. Kod Franko-Španjolaca nije bilo previše sloge, a momčad je bila demoralizirana. Brodova su imali i previše, korita njihova bijahu veličanstvena, ali su bili slabo opremljeni, i teški za manevriranje.

Nelson je prije bitke sazvao svoje kapetane u dvoranu svoga admiralskog broda, gdje im je pročitao svoje odredbe, koje su oni oduševljeno prihvatili. Na admiralskom brodu francuskomu bilo je sve obratno: mnogi su savjetovali, da se bitka ne zametne; ali, kad je Villeneuve pokazao carske naloge, svi su se poklonili.

Dne 18. listopada 1805. dozna Villeneuve, da je Rosily već stigao u Madrid, pa stoga dade izvjesiti znak odlaska, prije nego li pretrpi sramotu, da preda zapovjedništvo drugomu. I brodovlje franko-španjolsko bi 20. listopada iznizano u jednom redu pred lukom. Brzo su opažena najprije četiri engleska broda, a onda osamnaest. Francuzi se postaviše u bojni red. Nelson je zapovjedio, da se plovi umjereno, i da se sačuva pogodnost vjetra.

U zoru 21. listopada nađoše se obadva brodovlja blizu rta Trafalgara[1]). Englesko je brodovlje sa svježim povjetarcem napredovalo u dva odjeljenja. U 11 sati Nelson pregleda baterije i nađe sve u redu. I neposredno pred bitkom signalizira svojim brodovima: „Navalite na neprijatelja izbliza!“. Tada dade izvjesiti signal, koji je ostao glasovit u engleskoj ratnoj mornarici: „England expects every man to do his duty“ (Engleska očekuje, da svaki izvrši svoju dužnost).

[1]) Trafalgar je rt (glavina) u španjolskoj pokrajini Sevilli, na visokoj hridinastoj obali, između Gibraltarskih vrata i Cadiza.

Te plemenite riječi oduševiše englesku momčad. U puklo podne engleski brodovi razviše bijelu zastavu s bijelim križem Svetoga Jurja. Isto učiniše Francuzi sa svojom trobojkom, dok Španjolci izvjesiše ispod kastilske zastave još i drveni križ.

Linijski brod „Fougueux" otvori paljbu na „Royal Sovereign". To bijaše veličanstven brod na tri palube, koji, kad mu nije uspjelo da pogodi pramcem „Fougueux-a", ponosno krene na „Santa Ana", te joj izbliza saspe vatru iz sva tri reda topova na jednom boku. Španjolski se brod našao u takvom položaju, da nije mogao ni uzvratiti vatrom.

Međutim je admiralski engleski brod „Victory" dospio na kakvih pet stotina metara do francuskog „Bucentaure", na kojem bijaše Villeneuve, francuski admiral. „Victory" dospije iznenada u vrlo neugodan položaj, jer je iz te neznatne udaljenosti šest neprijateljskih brodova počelo da sipa na njega vatru i željezo. Ali mu sva ta tuča projektila nanese tek neznatne štete, onesposobivši mu jedva pedesetak momaka. Moguće je, da su francuski topnici bili slabo vješti, a možda je i ustalasano more sprečavalo gađanje. Svakako stoji, da je „Victory" bio izložen punih četrdeset minuta paljbi iz stotine i osamdeset topova, a da nije pretrpio znatnije štete. „Victory" je međutim držao u pripremi svoju vatru, da je u zgodan čas izbaci protiv admiralskoga francuskog broda.

Oko jedne ure poslije podne dospije Nelsonov brod „Bucentauru" na puškomet, i tada mu on sasu u krmu svoja pedeset i dva topa s lijevoga boka, dok su u isto doba njegovi mušketiri očistili palubu od Francuza.

Tako je „Victory" presjekao neprijateljsku liniju, ali je morao i sam da primi vatru čitavoga jednog boka s „Neptuna", a da je nije uzvratio. No kad je dospio do „Redoutabla", koji je nosio sedamdeset i četiri topa, (sl. 38.) prebaciše jedan na drugoga kuke i kvake, i tako se zakačenim jedriljem prometnuše u bijesnu masu, koju je more nosilo po miloj svojoj volji.

Na „Neptunu" zapovijedaše kapetan Lucas, koji pozva sad u borbu svoju navalnu četu, dok su njegovi mušketiri sijali smrt po palubi zakvačenog „Victoryja". I baš tad pogodi jedno zrno iz koša prvenoga jarbola Nelsona, koji se sruši na ruke Hardyja izrekavši: „Sa mnom su gotovi, Hardy; probili su mi hrptenjaču!"

Bilo je jedan sat i četvrt. Kako je vjetrić radi tutnjave silne artiljerije malne prestao, moglo je da dopre na bojište tek nekoliko engleskih brodova; ipak ne prođe dugo, kad su se oni svi našli svaki na svome mjestu, raskinuvši u dvoje neprijateljsku liniju. I tada, baš u času, kad su mornari na „Redoutablu" htjeli da nasrnu na prikvačenog „Victoryja", kao po nekoj kobi ispali „Temeraire" čitav bok i pomete momčad na francuskom

brodu, koji se, u strašnom zagrljaju „Victoryja" i „Temeraira", junački opirao, mada mu je krma bila razmrskana, a paluba zakrčena oborenim glavnim jarbolom, njegovim jedrima i užetima. Odvažni njegov zapovjednik, kapetan Lucas, nastavi očajnu obranu,



Sl. 40. „BELEROPHON" (njegov desni bok i polovica krme.)

dok nije izrešetani brod izgubio i ostalo jedrilje, a od 643 momka već mu bijahu 522 što ubita, što ranjena.

Borba sada postade sveopća. Kako su engleski brodovi pridolazili, vatre su se sveđ gušće križale, bokovi se jedan za drugim praznili, sijući na sve strane propast i smrt. Dotle je top slavio slavlje. I kako se naskoro jedan brod zakvačio s drugim,

te se one grdne mase sudarale, a jedrilja im se zaplitala, pretvorio se pomorski boj, sam po sebi užasan, u niz posebnih dvoboja između broda i broda. To nije bio više okršaj vođen mudrim manevriranjem: to bijaše borba strašna, smrtonosna, u kojoj su granate iz koševa, pa mušketi pomorske pješadije, sjekire i mačevi krvavo kosili i sjekli. I tako je bijelo oružje, koje kosi koliko i top, sijevalo posred bijesnog urlikanja boraca, posred jauka ranjenika i hropnje onih, koji su umirali.

U to engleski brodovi, bolje upravljani, prikladniji za manevriranje, i, recimo, sretniji, počeše svladavati neprijatelje. „Victory“ „Redoutable“ „Temeraire“ i „Fougueux“ zakvačiše se kao u klupku. Osim toga bijahu spojeni i srušenim jarbolima i prepletenim križevima. Borba na njima ipak potraja, dok se napokon nad tom skupinom, koju je more nosilo, križ svetoga Jurja ne istače pobjedonosno.

Španjolski veliki brod „Santa Ana“, bez jarbola i jedrilja, predao se konačno Collingwoodu. „Tonnant“ sasu topove čitavog boka u „Algesiras“, tako da mu je odmah prekinuo sva tri jarbola, pomeo palubu i brzo ga zakvačio. „Aigle“ u tri sata popodne popusti pod udarcima „Revenga“ i „Defianca“; „Bellerophon“ (sl. 40.)[1]) „Colossus“ i „Achilles“ otmu Francuzima pojedine jedinice, dok francuski „Achille“, oko pete popodne, ne poleti u zrak, a da nije spustio zastave.

Isti žalosni udes snađe i španjolske brodove. „Monarca“ se morao predati „Bellerophonu“, „Bahama“ „Colossu“, a „Argonauta“ i „San Nepomuceno“ „Achillesu“ i „Dreadnoughtu“; konačno „Bucentaure“ i „Santissima Trinidad“, bez jarbola, ostadoše na milost i nemilost Engleza, tako da nesretni Villeneuve, okružen mrtvacima i ranjenicima, jedrima i užetima svake vrste, ostade posred one užasne tuče projektila, kao da mu se sudbina htjela narugati, zdrav i čitav, da se poslije borbe od tri sata i četvrt preda „Conqueroru“, te ga jedan engleski čamac prenese kao zarobljenika na đemiju „Mars“. Otpor je saveznoga brodovlja bivao sve to slabiji, i tako je, u pet sati i četvrt, bitka svršila.

Tako je Trafalgar pribavio Engleskoj još jednu pobjedu, kojom se je ona mogla ponositi, dok je na drugoj strani uništio ratno brodovlje i španjolsko i francusko. Od trideset i tri saveznička broda, što su ponosno zametnula boj s Englezima, jedanaest ih se povlačilo prema Cadizu, četiri se odijelila pod kontre-

[1]) Poslije nesretne bitke kod Waterloo-a (Belle-Alliance) 18. lipnja 1815. Napoleon Bonaparte odreče se krune u korist svoga sina Napoleona II. (pozniji Vojvoda Reichstadtski). Videći, da se neprijatelji približavaju Parizu, pobježe u Rochefort, s namjerom, da se zakloni u Ameriku. Pouzdavajući se u englesko veledušje potraži utočišta na ratnom brodu „Belerophonu“, ali Englezi ga proglasiše sužnjem i otpraviše na otok sv. Helene, gdje je 5. svibnja 1821. preminuo.

admiralom Dumanoirom, da i njih poslije nekoliko dana, pod rtom Ortegal, ulovi sir Richard Strachan, dok ih je osamnaest rasklimanih, bez jarbola, izrešetanih, nagorjelih, sačinjavalo krvavi engleski trofej!

Međutim Nelson, protegnut u jednom hodniku svoga „Victoryja“, u lokvi krvi, okružen mrtvacima i ranjenicima, kao da je neukrotivom energijom svoje volje htio zaustaviti život, koji ga ostavljaše, da ponese sa sobom u grob slatkoću željkovane pobjede. Kad mu je kapetan Hardy priopćio slavni uspjeh bitke, i javio, da je zarobljen sam admiral Villeneuve, zadnjim se naporom uspravi do polovice i reče kapetanu Hardyu: „Poljubite me, Hardy!“ A kad je ovaj kleknuo do njega, doda: „Sad sam zadovoljan“ i završi poznatim riječima: I thank God. I have done my duty“ (Bogu hvala, svoju sam dužnost izvršio!) I preporučivši još jednom, da se brodovi usidre, izdahne[1]). Engleska se je

[1]) Horatio Nelson rodio se 29. rujna 1758. u Burnham-Thorpe u Norfolškoj grofiji. Otac mu bijaše anglikanski župnik. Kad mu je bilo tek dvanaest godina, uzeo ga je k sebi na ratni brod njegov stric. Sudjelovao je 1773. u jednoj polarnoj ekspediciji, a 1777. položio je ispit poručnika ratnog broda. U pomorskom ratovanju protiv pobunjenih američkih kolonija toliko se istaknuo, da su mu iduće godine, 1778., kao dvadesetgodišnjemu mladiću povjerili zapovjedništvo jednoga oboružanoga „brigga“. G. 1779. postigao je čast pomorskoga kapetana. U tom je svojstvu sudjelovao u različnima, važnim velikim plovidbama. G. 1787. oženio se i povukao u privatni život. Rat, koji se je g. 1799. raspalio protiv Francuske, izmami ga na popriště, i on se povrati na brodovlje. Te iste godine poslaše ga u Napulj, odakle je otplovio prema Korzici, gdje je kod osvajanja grada Calvi (na zapadnoj obali), izgubio desno oko. G. 1795. imenovaše ga komodorom, i u bici kod rta sv. Vincenca (14. veljače 1797.) zarobi tri španjolska ratna broda. Odmah zatim dobi kao kontreadmiral zapovjedništvo eskadre, koja je blokirala Cadiz. U srpnju iste godine povede smjelu navalu na otok Teneriffa, koja mu ne uspje i koju je skupo platio svojom desnom mišicom. Kad se je oporavio, dobio je nalog, da s nekoliko brodova nadzire Toulonsku luku. Napoleon je ipak izvabio iz te luke na vojnu protiv Egipta. Poslije pobjede kod Abukira engleska mu je vlada podijelila barunat s naslovom Nilski, dok mu je Napuljski kralj dao naslov vojvode grada Bronte (na Siciliji). Kad mu je engleska vlada povjerila zadaću, da nagovori Napuljskoga kralja na rat protiv Francuske, on je tu zadaću sretno riješio s pomoću Lady Hamilton, supruge engleskoga poslanika kod onoga dvora, ali se je istodobno i zapleo u mrežice te glasovite intrigantice. Kad je rat krenuo nepovoljno i u Napulju se javila buna, pošao je Nelson zajedno s dvorom u Palermo. Kad je pak kardinal Ruffo digao proturevoluciju, Nelson je, pogazivši ugovor, što ga kardinal bijaše sklopio s revolucijonarcima, dao objesiti na križeve svoga admiralskoga broda vođe republikanske stranke g. 1799. Iduće godine, 1800., povratio se u Englesku, gdje se je, za ljubav Hamiltonke, rastavio sa svojom ženom. Malo iza toga postade viceadmiralom Plave Zastave, te mu, 1801. povjeriše, da s 12 linijskih brodova i 4 fregate navali na obrambenu liniju Kopenhagena. Uspjelo mu je, poslije petsatnog okršaja, da svlada otpor junačkih Danaca. Nakon povratka u domovinu engleski ga kralj podiže na čast viscounta. Kao zapovjednik obalne flote, poduze 16. kolovoza 1801., bezuspješnu navalu na francusko brodovlje pred Boulognom. Poslije Amienskoga mira (1802.) povuče se u Morton u grofiji Surrey k spomenutoj Lady Hamilton, kojoj međutim bijaše umro muž. — Njegovo mrtvo tijelo prenijeśe ispod Trafalgara u London i sahraniše u crkvi sv. Pavla, gdje se nalazi i njegov kip. Na Trafalgar Squaru podigoše g. 1843. granitni stup, a na njemu 5 metara visoki Nelsonov kip. Na podnožju stupa ističu se 4 golema lava, prikazani, kako spavaju,

flota sa zarobljenim brodovima nalazila tada šest milja daleko od andaluške obale, u kraju vrlo opasnom. Colingwood preuze vrhovno zapovjedništvo i naloži, da sposobni brodovi odvuku havarirane. U ponoći se oluja, koju je Nelson predvidio, užasno razbjesnila i još teže oštetila zarobljene brodove. Engleska flota nije, ni u bici ni u oluji, izgubila ni ciglu jedinicu. Od francusko-španjolskih brodova, koji su bijegom pokušali da se spase, pet ih je potonulo ispred samoga Cadiza. Admiral Villeneuve, odveden kao zarobljenik u Englesku, bi zamijenjen za nekoje odlične Engleze, te krenu put domovine; ali pomišljajući na srdžbu Napoleonovu nije se usudio pred njega izaći, nego sam sebi zada smrt.

Englezi su imali u ovoj bitci 439 mrtvih i 1241 ranjenika; Francuzi, što u bitci, što u oluji, imadoše 3373 mrtva i 1155 ranjenih; a sa samim „Indomptablom", koji je nosio 80 topova, potopilo se 1500 ljudi. Španjolci su imali 1022 mrtva i 1300 ranjenih.

Prvi spomenik, koji Englezi podigoše Nelsonu, bijaše divan brigantin, noseći njegovo ime.

Kako francuskom brodovlju nije uspjelo, da zaštiti Napoleonov prijelaz preko Kanala, to je čitava njegova veličanstvena osnova pala u vodu. Bitka kod Trafalgara spasila je Englesku, i ona današnju svoju veličinu ima da zahvali Nelsonu. On je zadao najveći udarac Napoleonovim uspjesima. Bez Trafalgara Engleskoj ne bi bilo uspjelo da kasnije raspali u Portugalskoj i Španjolskoj onaj znameniti poluotočni rat, koji se je doista prometnuo u potajnoga crva Napoleonove veličine, i koji je za samog cara postao možda kobniji i od same njegove nesretne vojne na Rusiju. Bez Trafalgara, a uz Napoleonove uspjehe kod Slavkova i kod Wagrama, sam Bog znade, kako bi izgledala karta Evrope. Bez Trafalgara, tko zna, bi li se uopće Rusija bila usudila da prkosi Napoleonu. Ali, da je Engleska bila podjarmljena, nikako ne bi bilo došlo ni do Lipskoga ni do Waterlooa. Napoleonovo carstvo bilo bi se održalo: povijest devetnaestoga stoljeća bila bi drugačije ispisana. — Bitka kod Trafalgara još jednom utvrđuje veliku povijesnu istinu, da more odlučuje sudbinom naroda, vladara i država! A Nelson je svakako najslavniji engleski admiral.

SVRŠETAK I. DIJELA.

SADRŽAJ:

POPIS SLIKA

ISPRAVCI

Stranica:	Redak:	Mjesto:	Čitaj:
21.	3. odozdo	more	morem
28.	12. „	milja	kilometara
42.	19. odozgo	vozio	vozio samo
102.	6. odozdo	određenog cilja	odredišta
114.	18. odozgo	i otplovio	opet otplovio
179.	3. „	(sl. 35.)	—
201.	5. odozdo	župana Bonića	Župana Bonića
203.	21. „	držala	zapovijedala
211.	18. „	predati	prodati
211.	4. „	Rimske	Rimski
217.	9. odozgo	dana	tjedna

BARE POPARIĆ

PREGLED POVIJESTI POMORSTVA

DIO · II ·



BARE POPARIĆ

PREGLED POVIJESTI POMORSTVA

DIO II.

OD IZUMA PAROBRODA DO NAŠIH DANA

2

ZAGREB 1933.
REDOVNO IZDANJE MATICE HRVATSKE ZA GOD. 1933.

TISKARA KUZME ROŽMANIĆA

1.

Izum parobroda.

Veliki događaji, a među tima svakako zapremaju odlično mjesto i veliki izumi, ne nastadoše preko noći. Svaki takav imade i svoju povijest, koja obuhvaća decenije, pa i stoljeća, i znade iznizati velik broj preteča onoga velikog muža, kojemu je uspjelo da izum konačno i ostvari. Takve povijesti najbolje dokazuju, kako ne postoje „saltus in natura“, skokovi u prirodi. To se načelo ponajbolje dade primijeniti na goleme novovjeke izume, koji promijeniše lice svijetu i omogućiše čovjeku da ostvari i uživa mnogo toga, što je prije spadalo u carstvo priča, i bilo tek lijepi san. Ti izumi omogućiše čovjeku da šalje svoje vijesti žicom i bez žice, nad zemljom i pod vodom, svuda po zemaljskoj kruglji, da juri po željeznim tračnicama i po goloj cesti brzinom vihora, da leti nebu pod oblake i da zađe čak u stratosferu; jednostavni stroj reproducira mu najvjernije i govor, i pjevanje i glazbu; sluša opere s protivne polutke; jednim mahom pali električne žarulje u gradovima protivunožaca, te ljudi, okruženi polarnim ledom, slušaju i uživaju glazbu iz bilo kojega zemaljskog pojasa. Sve to omogućiše čovjeku novovjeki izumi, i on te uspjehe naziva ljudskom kulturom, i nada se novim uspjesima, kojih mi danas ne možemo ni naslutiti. Plodovi su to napretka, makar ima među njima i takvih, kojima se čovjek ne može uvijek da veseli, iako je prisiljen da im se divi: eno brojnih otrovnih plinova, kojima je namijenjena zadaća uništavanja, u prvom redu ljudskih bića. Jedan od najvažnijih izuma je svakako i z u m p a r o b r o d a. Što se je sve iz njega dalje razvilo, ne da se nabrojiti, jer nadmašuje i najbujniju maštu. Roman, u kojem Jules Verne opisuje „plivajući grad“, nije više roman, to je realnost, za kojom je Verne-ova mašta pače zaostala!

Povijest izuma parobroda nije ni kratka ni jednostavna. Izložit ćemo je najkraće.

* * *

Drevnim narodima ne bijaše nepoznato svojstvo pare. Eolìpila[1]) je pradavni izum i posve je vjerojatno, da su se njom služili Bizantinci na svojim dromonama, a i na svojim gradskim bedemima za hitanje grčke vatre.

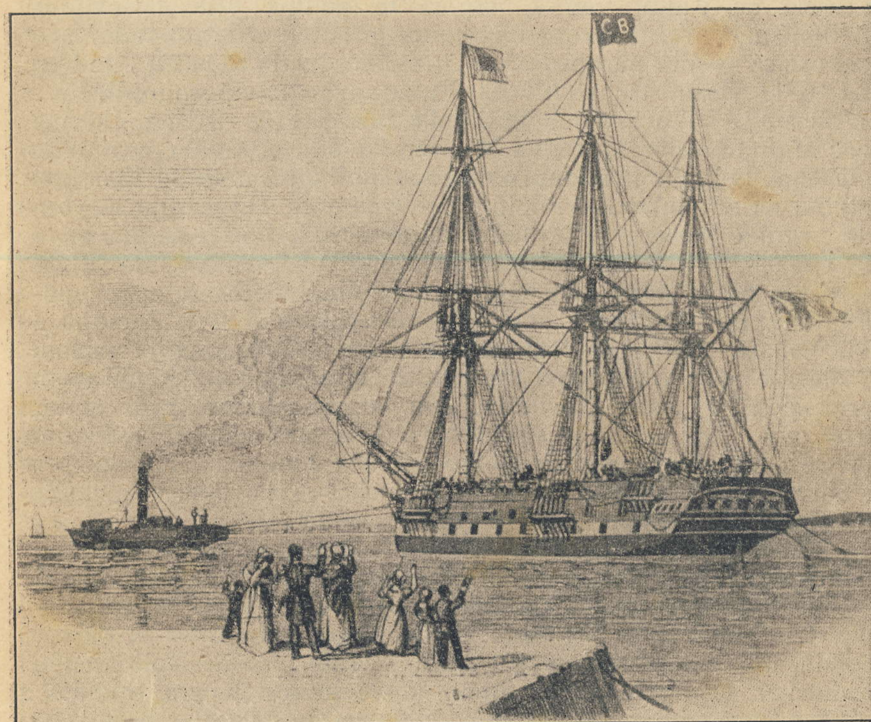
Prvi povijesni spomen uporabe pare i iskorišćivanja njezine sile u pomorstvu ide u doba znamenitoga, ali prijepornog pokusa Blasca de Garay, časnika španjolske mornarice. On je, navodno, 17. lipnja 1543., na sidrištu Barcelone, u nazočnosti cara Karla V., njegova sina Filipa i drugih dostojanstvenika Kastilije i Katalonije, zaplovio s pomoću tajinstvenog nekog stroja, koji se sastojao od velikoga kotla s kipućom vodom, te nekakve sprave, koja je bila potpuno sakrita svačijem oku razapetim zastorima, a stavljala je u gibanje velika dva kotača, koji su zadirali u vodu na bokovima broda. Pokus je taj izveden na brodu „Santissima Trinidad", a bijaše malo prije prispio u Barcelonu, pod zapovjedništvom kapetana Don Pedra de Scarya, s teretom od 200 tona žita. S najvećim udivljenjem i onih, koji su se bili ukrcali na brod, kao i cara i njegove pratnje, koji su gledali s obale, „Santissima Trinidad" je plovila, bez pomoći vjetra, s tri milje na uru; a mogla se okrenuti za pola vremena prije nego li bi to mogla izvesti obična galija. Ali veliki blagajnik Ravago izrazio se nepovoljno o toj novotariji, jer mu se ona vatra na brodu činila opasnom, a sve je skupa zahtijevalo veliki trošak. Karlo V. ipak je nagradio Garay-a s dvijesta hiljada maravedisa i obećanjem promaknuća na visok stepen.

O tom događaju pripovijeda jedna stara pjesma, vrlo voljena u narodu, koja se je poslije toga pjevala po ulicama Barcelone; o tom kao da imade spomena u spisima ratnoga ministarstva, a i u arhivu grada Simancas iz g. 1545. Ali neki su kritičari porekli autentičnost tih isprava. Nekoji fizičari drže, da je Garayev stroj bio jednostavna eolìpila, a drugi su tvrdili, da je kotače na „Santissima Trinidad" okretalo pedeset do šezdeset ljudi sakritih u brodu.

Jakov Basson, g. 1569.—1578. profesor u Orleansu, opisao je svojstva pare. Kapetan Augustin Ramelli, iz Ponte Tresa, inžinir u službi francuskoga kralja, objelodanio je g. 1588. knjigu pod naslovom: „Različni umjetni strojevi itd.", a u toj se nalazi klica mnogim modernim aplikacijama pare. Ivan Baptista della Porta, i ako se nije izravno bavio svojstvom pare, nazreo je g. 1606. „vatrenu sisaljku". Salamon de Caus raspravlja g. 1615. o pari, dok Ivan Branca g. 1629. ponovno ilustrira eolìpilu. — David Ramsey g. 1630., Toma Grant g. 1632., a Eduard Ford g. 1640. predlažu „strojeve na vatru" za plovidbu. G. 1663. Markiz od Worcestera izvodi glasoviti pokus s topom, koji je do tri četvrtine

[1]) Eolìpila: Dampfkugel

napunio vodom i dao jako grijati na vatri puna dvadeset i četiri sata, dok se nije raspukao, te tako i on došao na misao parnoga stroja. G. 1678. predlaže Ivan Hautefeuille uporabu stapala u parnom stroju, a g. 1693. Sir Samujel Morland objelodanjuje vrlo savjesnu radnju o ekspanzivnoj snazi pare. Još g. 1682. predlaže on francuskomu kralju parnu sisaljku.



Sl. 1. Sitni parobrodić tegli golemu iseljeničku jedrenjaču na pučinu.

Spominjemo ove navode kao dio dugoga niza preteča, koji su podržavali živu misao o parnom stroju, i predavali je tijekom dugih godina ljudima nauke, a ti su je pomalo usavršavali krčeći joj put praktičnim pokusima.

Papin, koji je izvršio pokus kuhanja kosti u zatvorenoj posudi na jakoj vatri, a za pravljenje ljepila, objelodanio je g. 1690. opis potpunoga parnog stroja. G. 1698. kapetan Toma Savory dobio

je patent za svoju „vatrenu sisaljku“, a g. 1699. predlaže Amotons stroj sa ugrijanim zrakom. G 1705. Otto Guericke postiže da se je njegov patent spojio sa Savoryjevim.

Papinu treba priznati zaslugu prvoga praktičnog pokusa poslije onoga, što je izveo Blasco de Garay, ako doista Blascov pokus nije prosta legenda; a zasluga je Papinova tim veća, što je on imao da se bori s ustrajnom protivnošću sreće. G. 1707. uspjelo mu je da iskuša svoj parostroj u malenoj brodici kod Cassela na Fuldi. Već 7. srpnja te godine piše glasovitomu Leibnitzu, starome svom i vjernom prijatelju, da bi rado izveo pokuse sa svojim parobrodićem u velikoj luci, i to baš u Londonu. Za tu je svrhu trebao da iz Fulde prijeđe s parobrodićem u Weseru; a kako brodice iz Casella nisu mogle proći u Bremen, već su pretovarivale teret na Mündenske lađice, trebalo je za to dopuštenje. Leibnitz je podupro njegovu molbu pismom od 13. srpnja. Molbu su odbili, kad je Papin bio već na putu. On prispje 26. rujna do pritoka Wesere, gdje lađari Mündenski, bojeći se, da on ne bi pogazio povlastice njihova saveza, i da to novo plovidbeno sredstvo ne bi naškodilo njihovim ličnim interesima, rascijepaše Papinov parobrodić u komadiće. On se zakloni u London, te 11. veljače 1708. predloži Kraljevskom Društvu svoju osnovu. Saslušaše ga rado, i njegovu osnovu izručiše na prosuđivanje svome predsjedniku, Izaku Newtonu, koji se je zabrinuo radi znatnih troškova. Čini se, da je veliki Newton stvarao neprilike Papinu, jer je ovaj bio prijatelj njegova takmaca Leibnitza. Eto, kako se i najveći umovi znadu pokazati maljušni! A iza toga Papin, siromašan, prepušten sam sebi, izgubi se u tami!

Međutim se parni stroj, poslije Newcomenovih usavršivanja, nametnuo u rudnicima, osobito u ugljenicima, gdje je, naravski, gorivo bilo vrlo jeftino, za isisavanje vode. Taj se je stroj tako usavršio, osobito u Engleskoj, da je njegova uporaba za tjeranje broda, bilo samo pitanje vremena. G. 1736. Jonatas Hull predloži remorker, koji je na krmi imao kotač sa šest lopata, stavljen u pogon Newcomenovim strojem, ali se ne zna, s kojim praktičnim uspjehom. Watt je g. 1763. dokazao, da se u Newcomenovu stroju tri dijela pare naprosto gube. G. 1775. Perrier izvodi pokuse na Seini s parobrodićem od jedne konjske sile, a g. 1778. sagradi Miller u Škotskoj remorker na paru, ali su ga već iduće godine napustili, jer je svojim naglim burkanjem vode oštećivao obale kanala. I Rumsay u Virginiji, te John Fitch u Filadelfiji na Delawari, postigoše lijepih uspjeha, samo ne u ekonomskom pogledu. Istodobno predlaže u Italiji pater Serrati kao pogonsku silu ugrijani zrak, a g. 1781. markiz de Jouffroy izvodi u Lyonu na Saoni sa svojim parobrodićem uspjele pokuse.

Ali povijest smatra uspjeh glavnim mjerilom

zasluge; ona bilježi samo gotove čine, koji trajno nose svoje plodove, te stoga proglašuje Roberta Fultona pravim izumiteljem parobroda, dakle osnivačem parobrodarske plovidbe, koja je promijenila lice svijetu.

Fulton je rođen g. 1765. u grofoviji Lancaster, a bio je odgojen u školi svake nepogode. Oca je izgubio, kad su mu bile tri godine. Vrlo mlad postade naučnikom kod nekog zlatara u Filadelfiji. Osjećajući sklonost k slikarstvu, u dokolici je izrađivao slike s takvim uspjehom, da je već sa sedamnaest godina mogao i živjeti od toga zanata, pa je kupio i jednu kućicu u grofiji Washingtonskoj, gdje mu je stara majka mogla da se stalno zakloni.

Fulton se slučajno upoznao s bogatim amerikancem Samuelom Scorbittom, koji ga je najzad silno zavolio i ponudio mu sredstva da pođe u Englesku, da pohodi jednoga njegova prijatelja, Benjamina West, čovjeka tada glasovita, koji bi se silno veselio da podupre takav mladi talenat. I doista dočekao je Fultona s prijateljskom srdačnošću; no mladi slikar najednom napusti svoj zanat, da se posveti učenju matematike. Dvije je godine proveo u Birminghamu kao risač strojeva kod jedne tvornice, a tad je pošao u London, gdje je našao svoga zemljaka Rumseya zabavljena oko pokusa plovidbe na paru. Sad se i Robert Fulton sav predao mehanici, i tako naišao na pravo svoje zvanje. Počeo se odmah baviti različnim radnjama, stvaranjem različnih strojeva, ali u Engleskoj nije mogao ni u čem uspjeti.

Nadajući se boljoj sreći pođe g. 1796. u Pariz. Tada je trgovina Udruženih Država Američkih silno stradala radi neprestana ratovanja u Evropi. Brodovlje je englesko u neku ruku tiraniziralo svijet, plijeneći proizvode ostalih zemalja, i pod neutralnom zastavom, ako su bili namijenjeni Francuskoj. Fulton preuzme zadaću da oslobodi svijet takova sužanjstva. I, da dokine prvenstvo Engleza na moru, zamisli dvojako oružje: podmornicu i torpedo, naime nekakvu podmorsku bombu. To će oružje on izručiti Francuskoj, da obori englesku premoć!

Kad je od Direktorija zamolio pripomoć, da uzmogne izvesti pokuse s torpedima, ratno ministarstvo odbije mu molbu, s obrazloženjem, da je pokus neizvediv. Međutim on napravi i model podmornice, ali opet bez uspjeha. Obrati se Holandiji, ali badava: nisu ga ni saslušali. Tad odluči sam sebi pomoći. Uteče se svome kistu: naslika panoramu, koja pobudi veliko zanimanje u Parizu, i napuni mu džep. Taj novac uloži u nove pokuse, i najzad, ne sumnjajući u uspjeh, obrati se Napoleonu Bonaparti, koji je tada postao doživotnim konzulom. Zagovorom glasovitog orijentalista i filozofa Volney-a, stvoritelja opisnoga mjerstva Gašpara Monge-a, te glasovitog astronoma Laplace-a vlada mu doznači znatnu svotu, i on sagradi podmornicu, koju i iskuša g. 1801., najprije u Le Havru

pa u Rouenu, i konačno u Brestu, gdje se je zadržao u znatnoj dubljini dulje vremena, a, rekao bih, da je i plovio pod vodom koju milju. U Brestu je izveo nekoliko pokusa sa svojim torpedima ili paklenim strojevima. No kako mu nije uspjelo da podmetne ispod kojega engleskog broda taj stroj, Bonaparte nije tim izumima pridavao nikakve važnosti.

Fulton je već odlučio da se povrati u Ameriku, kad li ga bivši državni kancelar New-Yorške države, Livingston, nagovori, da zajedno s njime preuzme proučavanje problema plovidbe na paru. U tom proučavanju on se domisli pogrješci svojih predšasnika na tom polju; izgradi model broda na kotače, koji su se okretali s pomoću duga lanca, i 19. kolovoza 1803. izvede pokuse na Seini. Tomu su pokusu, po nalogu Akademije Znanosti, prisustvovali Bougainville, Bossut, Carnot i Périer. Brod je prevalio oko sto metara na minutu.

Taj važni pokus ostao je skoro neopažen. Parižlije ne shvaćajući važnost mora, a opojeni neprestanim vijestima o Napoleonovim pobjedama, ravnodušno su gledali Fultonovu brodicu, koja je bila usidrena blizu obale Seine, u srcu Pariza. Izumitelj se ponovno obrati prvomu konzulu s molbom, da dade strogo ispitati njegov izum. Ali Bonaparte ga najzad uvrijedi: nazva ga pustolovom, šarlatanom, koji samo vreba na novac. Teško je vjerovati u toliku zaslijepljenost; ali *s onim prkosnim odgovorom i Napoleonova je sudbina bila zapečaćena.* Jer on, u dvoboju s Engleskom, mogao je da pobijedi na moru samo s pomoću Fultonova izuma[1]).

Fulton tada odmah ostavi Francusku, i četiri godine zatim, g. 1807. njegov parobrod „Clermont“ zaplovi prvi put iz New-Yorka. Time je počela plovidba na paru.

Kad se je Fulton pojavio na svojem brodu, na East-Riveru, bezumna i zlobna rulja dočekala ga je porugljivo: pače se čulo i poklika s prijetnjama. Ali, kad se brod počeo da pomiče, da puzi na vodi, ona poruga i ona vika prometnula se u pljesak i

[1]) O tom nam je ostavio u svojim uspomenama Maršal Marmont ovu bilješku: „Amerićanin Fulton bijaše došao da predloži primjenu parnoga stroja za pogon brodova. Bonaparte, radi svojih predrasuda protivnik svake novotarije, odbio je Fultonove prijedloge. Ta njegova nesklonost za svaku novost imade svoj korijen u njegovu odgoju u artiljeriji. Ipak protivnost napretku i usavršivanju nije doista pametna stvar. Sam sam vidio Fultona, kako zagovara pokuse, kako moli da se iskušaju učinci onoga, što on nazivaše svojim izumom. Prvi Konzul nazva Fultona šarlatanom i ne htjede da ga sasluša. Ja sam dvaput posredovao, ali nisam uspio ni da pobudim sumnju u duši Bonapartovoj.

„Nemoguće je proračunati, što bi se bilo dogodilo, da je on dopustio da mu se stvar razjasni. Dobri genij Francuske bijaše poslao Fultona. Prvi Konzul, oglušivši se njegovu glasu, pustio je da mu sreća umakne“.

povlađivanje, u vesele pozdrave tako, da je veliki mehanik odmah zaboravio nedavne uvrede.



Sl. 2. Eskadra fregata s vjetrom u krmu.

„Clermont“ je nosio po prilici 150 tona. Stroj mu imađaše osamnaest konjskih sila, pomicaše kotače na lopate. S tim je bio stvoren tip modernog parobroda.

Poslije nekoliko dana Fulton oglasi putem novina, da će zavesti redovitu plovidbu na Hudsonu između New-Yorka i grada Albany. Tih 240 kilometara puta „Clermont“ je prevalio za trideset i dva sata, sve protiv struje; dok je na povratku prevalio tu udaljenost za dva sata manje. Pripovijedalo se, da su se ljudi u noći plašili toga broda. Fulton naime nije upotrijebio pod kotao kameni ugljen, već suho borovo drvo. Plamen je sukljao iz dimnjaka, a kad se vatra podjarivala, s onom dugom perjanicom dima javljale se miljarde iskrica. Pa ne samo ljudi na obali, već i sami pomorci na drugim brodovima. promatrahu zaprepašteni brod, koji je plovio uz vodu, bez jedara, ispuštajući iz dimnjaka rep plamena. koji se užasno odrazivao na vodi.

Na polasku se nije usudio nijedan putnik pratiti Fultona. Na povratku se prijavio samo jedan. Bijaše to Francuz Andrieux, koji je tad stanovao u New-Yorku, i koji se je odvažio, da se na „Clermontu“ povrati kući. Taj putnik stupi na brod, da se sporazumije za prijevoznu cijenu. U jednoj kabini nađe čovjeka, koji je za stolom pisao. To bijaše Fulton.

— Vraćate li se s brodom u New-York? — upita ga Andrieux.

— Da — odgovori Fulton.

— Hoćete li me primiti na brod?

— Svakako, ako ste spremni izložiti se mojim opasnostima.

Andrieux upita za cijenu prijevoza. Utanačiše šest dolara. Andrieux mu ih izbroji, a Fulton kao da se ukočio, promatrajući novac, što ga je držao u ruci.

— Zar niste toliko tražili? — upita ga putnik, bojeći se, da nije prečuo i dao manje. Na te riječi Fulton podiže glavu, zagleda se u svoga putnika, i iz oka mu se otkine suza, koja mu je zasjala na trepavici.

— Oprostite — reče duboko dirnut — čas prije sam promislio, da je ovih šest dolara prva nagrada za moja duga proučavanja o plovidbi na paru. Želio bih — doda prihvativši desnicu svoga putnika — da proslavim taj događaj, i da vas zamolim, da zajedno ispijemo bocu vina: ali ja vam je ponuditi ne mogu; prevelik sam vam siromah. Mi ćemo to izvršiti, kad se drugi put sastanemo. — I sastali su se, ali tek poslije četiri godine i tad su ispili veselu zdravicu.

Početak parobrodarske plovidbe u Udruženim Državama je jedan od najvećih događaja u povijesti ljudske kulture; a to je isključivo slava Roberta Fultona, koji se do zadnjega svoga časa borio za boljitak ljudskoga roda. On je g. 1808. povećao i poljepšao „Clermont“, i sagradio „Rariton“ i „Car of Neptune“. Ti parobrodi bijahu dvaput veći; a g. 1811. dodao je svojoj floti „Paragon“. G. 1812. i 1813. sagradi jedan ferry-boat, za prevoženje između New-Yorka i New-Jersey-a, te

između New-Yorka i Brooklina. Taj je mogao svaki put prenijeti osam kola, trideset konja, a u slučaju potrebe i do četiri stotine putnika. Prijevoz iz New-Yorka i Jersey-a nije trajao više od 15 minuta.

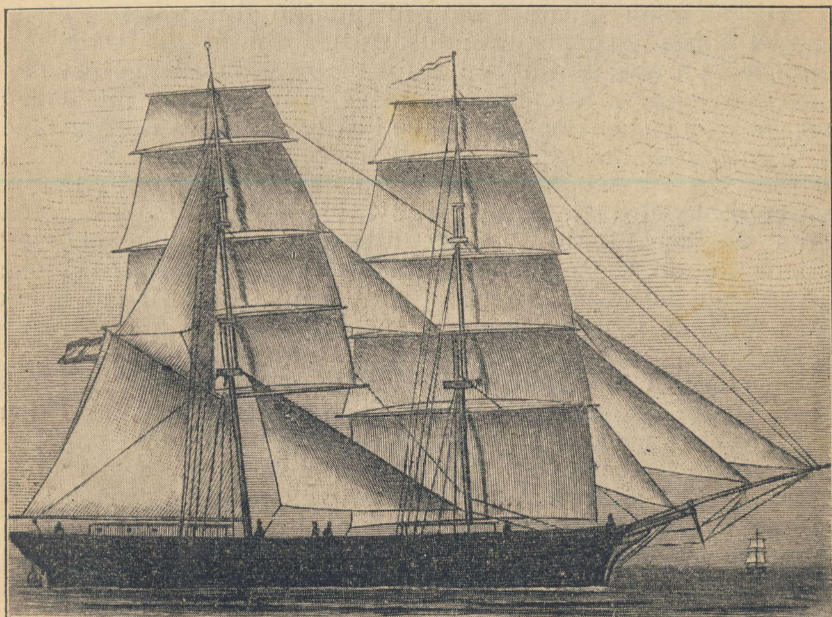
Fulton je sagradio parobrode i za druge rijeke; ali polazna točka bio je uvijek grad New-York. Dakako, da je između njegovih osnova bila i ta, da uvede parni pogon i na ratne brodove. Kad je g. 1812. buknuo rat između Udruženih Država i Engleske, Fulton je proučavao, kako bi izgradio ratni parobrod, u kojem bi bio zametak mnogim izumima, ili bolje aplikacijama, koje su se tek lagano kasnije realizirale: tako n. pr. da se zaštiti propeler od neprijateljskih hitaca, Fulton je zamislio dva posve jednaka brodska korita s jednim jedinim kotačem između njih. Da pogodi neprijatelja u živu stranu pod razinom vode, zamislio je nekakve podvodne topove. K tomu su bokovi brodski imali biti debeli, prekriti, izmjenice oklopom iz pluta i oklopom od hrastovine tako, da je za onodobnu artiljeriju brod bio skoro neranjiv. I mada je za takav brod trebao milijun i po franaka, kongres je Fultonovu osnovu prihvatio, i to u ožujku g. 1814. Mjeseca lipnja ona dva korita već su se gradila, a 29. listopada iste godine bila su i puštena u vodu. U ožujku 1815. „Fulton I.“, koji je nosio 2.475 tona, na pokusnoj je vožnji prevalio 53 morske milje za 9 sati, manje sedam minuta. U rujnu se pokus ponovio, s teretom i sa 30 topova na brodu, s jednakom brzinom.

Međutim je bio sklopljen mir, i taj brod nije imao prilike da se ogleda s neprijateljem. Njegova je dužina iznosila 50 metara, a širina, poradi dvostrukog korita, 19 metara, od čega treba odbiti prazninu od 5 metara za kotač. U jednom je koritu bio stroj, a u drugom kotao; a svako je korito imalo svoj jarbol s latinskim (trouglastim) jedrima. Svi su topovi bili istog kalibra, 32 funtaši, dok je podvodni top bio stofuntaš. Taj je brod bio snabdjeven jakim sisaljkama, koje su imale da bace na neprijateljsku palubu goleme mlazove vrele vode, ne bi li mu poplavila municiju, i da se onemogući njegovoj momčadi navala bijelim oružjem. Ali kad se Fulton vraćao iz Trentona, gdje se vodila parnica protiv njegova druga Livingstona, na Hudsonu se prehladi, i umori ga groznica 24. veljače 1815. S njegovom smrću obustaviše rad na tom neobičnom brodu, koji ostaviše zaboravljen u jednom arsenalu.

II.

Parobrodarstvo od Fultonove smrti do g. 1819.

Fultonovo ime pronijelo se svuda svijetom, a pronosi se još i danas; ali treba priznati, da su za parobrodarstvo mnogo zaslužni i Evans i Stevens. Evans je g. 1804. pretekao za čitavih sto godina nekoje vrlo slavljene izume. On je naime sagradio brod, koji je

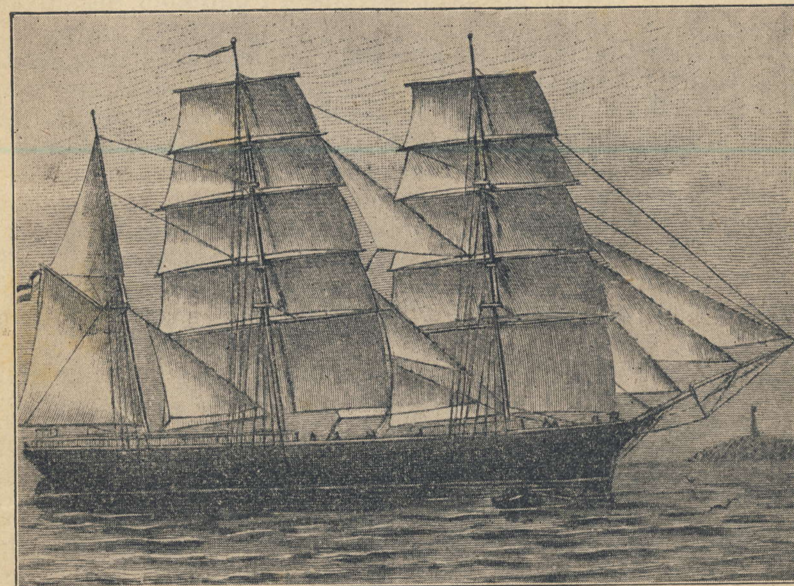


Sl. 3. Jedrenjak tipa Brigg, teretni brod.

na pristaništu mogao da izađe iz vode na tračnice, i da po njima, s pomoću kotačića, pričvršćenih uz kobilicu, prođe do druge obale, gdje se je opet spuštao u more, da nastavi plovidbu. U tom se izumu vidi očito zametak današnjima „ferry-boats“ za prenošenje vlakova s jedne morske obale na drugu bez ikakova mosta. Iste je godine Stevens sagradio brod s tubolarnim kotlom, a pripisuju mu i izum elike, premda je to pitanje danas na čistac izvedeno, te slava za taj izum pripada F. Pettit Smithu. G. 1807.

izumio je Stevens za svoj „Phoenix“ kotače s člankovitim lopaticama, i sagradio „Accomodation“ za rijeku Sv. Lovrinca, a 1816. „Ontario“ za velika jezera. Zamislio je i osnove za oklopnjaču, koja je imala biti i brza i čvrsta.

Fulton, kao što bijaše i prirodno, dobio je povlastice za pruge, koje je on podržavao, stoga „Phoenix“ nije smio ploviti u vodama New-Yorka. Tada Stevens otplovi g. 1808. svojim parobrodićem u Filadelfiju, kuda je sretno stigao, mada je imao da se bori s jakim vjetrom. To je prvi prijevoz po moru izvršen samo na paru.



Sl. 4. Jedrenjak tipa „Bark“, teretni brod.

Rijeke Udruženih Država ponajviše su brzice. Od 94 pritoka golemog Mississipija, tada ih bijaše tek 29 plovnih, i to samo za 770 milja, s lađama plosnata dna. Te su lađe trebale više od mjesec dana da doplove od Zapada do New-Orleansa, gdje bi ih redovito rastavljali, jer je njima bilo nemoguće ploviti protiv struje. Kapetan Shreve sagradi stoga g. 1817. „Washington“, parobrod, koji je imao da prevali put iz Saint-Louis-a do New-Orleansa za 10 dana, dok je obično za to trebalo tri tjedna. I ta je pruga bila

svečano otvorena. Ali, stari Fultonov drug, Livingston, usprotivi se tomu, jer su mu predašnje koncesije osiguravale monopol plovidbe i na „velikoj rijeci“, te je dao zaplijeniti „Washington“. Shreve prosvjedova kod sudova, koji izjaviše, da su Livingstonovi zahtjevi bez ikakve osnove. Poslije te osude plovidba po Mississipiju i njegovim pritocima ostade otvorena slobodnom natjecanju, na veliku blagodat pučanstva; i tako, još te iste godine (1817.) podržavala su taj promet 132 parobroda, dok se poslije 15 godina njihov broj popeo do 474, od kojih je stotinjak bio sagrađen u samoj g. 1832.

U Evropi se taj pokret sporije razvijao. U Engleskoj, po gotovo u ostaloj Evropi, pokušaji, savremeni Fultonovu, nisu nikako uspjeli. Tek g. 1812. Bell je na Clyde-u porinuo parobrodić nazvan „Little Comet“ sa tri i po konjske sile; a 1814. drugi, nešto veći, „Elizabeth“. G. 1815. „Rob Roy“, također Bellov parobrod od 93 tone i 30 konjskih sila, podržavaše promet s Irskom, kojemu je slijedio „Britannia“ i „Hibernia“ od 107 tona i 20 konjskih sila; ali su oba ta broda više plovila na jedra nego li na paru.

G. 1815. izvedoše nekoja francuska društva čedne pokušaje, ali s malo sreće; dok je holandeska vlada odvažno započela graditi veliki parobrod, „Atlas“, od 1800 tona i 300 konjskih sila, namijenjen redovitoj plovidbi s Javom. Ali „Atlas“, kao parobrod, nije se nikad usmjelio na more, jer su mu strojevi potpuno zatajili.

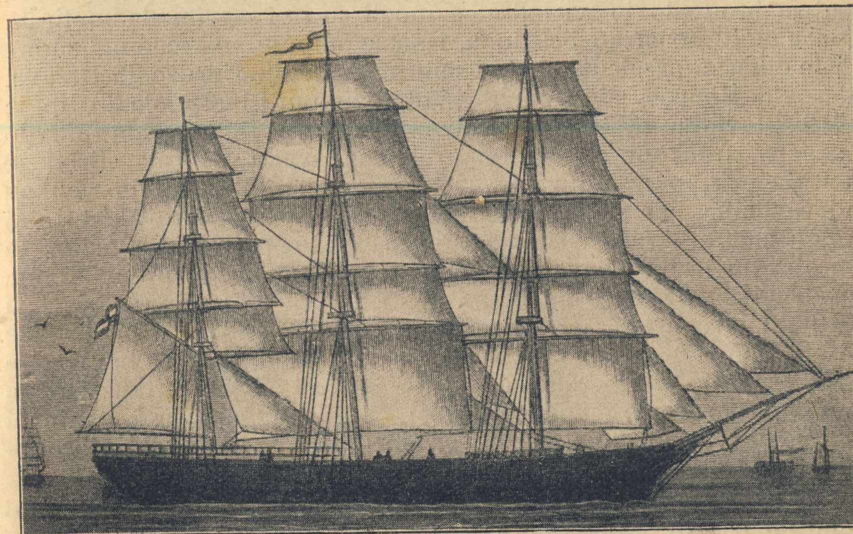
Javno je mnijenje k tomu bilo potreseno vijestima o nekojim nesrećama na moru u Engleskoj i u Americi. G. 1817. rasprsnuo se jedan parobrodić radi eksplozije, i tu pogiboše 22 osobe; kasnije se doznalo za eksploziju kotla u Filadelfiji i 11 žrtava. Doznalo se pak u Evropi i za eksploziju na „Richmondu“; a tomu je slijedio požar „Regenta“ kod Margate; i makar je taj požar prošao bez ijedne žrtve, ipak je to svratilo pozornost engleskoga parlamenta. Pače, našao se nakladnik, koji je objelodanio popis i opis dvanaest parobrodarskih katastrofa u Americi, u razdoblju od samih šest tjedana, sa 118 žrtava! — Bez žrtava nema napretka!

Prednosti plovidbe na paru naglo su se nametnule poslovnom svijetu (sl. 1.). G. 1815. zametnuo je svoju plovidbu po Temzi „Margery“, s polaskom od Londonskoga mosta. U kratko doba plovidba na paru ustalila se i u ostaloj Engleskoj, gdje se do kraja 1820. sagradilo 57 parobroda s 9000 tona sveukupne nosivosti; od tih su 34 parobroda plovila po engleskim vodama, a 23 su podržavala promet ne samo na Sjevernom moru, nego čak i na Baltiku. Najveći od tih bijaše „City of Glasgow“ s 300 tona i 100 konjskih sila.

U Francuskoj, poslije neuspjeha jednoga društva, koje bijaše nabavilo već spomenuti „Margery“ i prekrstilo ga u „Elise“, da

ga namijeni plovidbi na Seini, gdje je bio oduševljeno pozdravljen iz Tuileries-a i od samoga kralja Ljudevita XVIII., nastao je zastoj. Tomu su bile krive i političke neprilike. — Poslije rata i francuska i ruska vlada poslaše u Ameriku više pomorskih časnika da proučе parobrodarstvo i dotle postignuta usavršenja.

U Italiji se burbonska vlada prva zainteresirala za parobrodarstvo. Tvrtka Pietro Andiels et C. u Napulju dade sagraditi parobrod „Ferdinando I.“, ali je stroj bio dopremljen iz Engleske. To je, za ono doba, bio prilično velik parobrod: dug oko 40 metara, širok obilatih 6, gazio je 2 m., a nosio 243 tone. Stroj, od kakvih 50 konjskih sila, trošio je u 24 sata 1800 kg. drva, a prevaljivao



Sl. 5. **Jedrenjak tipa „Nave“, teretni brod.**

$4\frac{1}{2}$ milje na sat. „Ferdinando I.“ imao je mjesta za 150 putnika; ali na prvom putovanju u Livorno, Genovu i Marseille imao ih je tek tri! U noći je njegov dim i plamen pobuđivao užas, pa su mu, kad je plovio blizu Fiumicina, nekoji ribari pohrlili u susret, u pomoć, misleći da se je na brodu javio požar.

G. 1817. engleski konzul u Trstu, John Allen, dobi povlasticu prijevoza putnika iz Trsta u Veneciju, te sagradi parobrod „Carolina“.

Francuska je osnovala u Sredozemnom moru redovite pruge istom g. 1830. s tri parobroda: „Var“, „Golo“ i „Liamone“. Ali ti su sukali samo 8 milja na sat.

III.

Prvi parobrod iz Amerike u Evropu i obratno.

(G. 1819.—1838.)

Trebalo je da proteče punih dvanaest godina od izuma morskoga parostroja, da se netko odvaži i s parobrodom preplovi Atlantik, iz Amerike u Evropu. Taj se pokušaj izveo jedrenjakom „Savannah“, kojemu su dodali pomoćni stroj, a taj je okretao dva pobočna kotača. Ti su se kotači mogli podići izvan vode, kad je brod plovio na jedra; a mogli su se i sasvim demontirati. „Savannah“ je nosio 350 tona, i on se potpuno nakrcao ugljenom. Prije odlaska pregledao ga je i sam predsjednik Udruženih Država, glasoviti Monroe. „Savannah“ je otplovio put Liverpoola 20. lipnja 1819. Plovidba je trajala 21 dan, a od toga 18 se dana plovilo na paru, troškom od 10 tona ugljena svaka 24 sata. Brod je doduše prispio sretno u Liverpool, ali uspjeh nije pobudio velikog oduševljenja, jer su brzi jedrenjaci, clippers, prevaljivali taj put u znatno kraće vrijeme. Povrh svega pak bijaše očito, da parobrodu treba čitav njegov prostor za ugljen, te prema tomu, za drugi kakav teret ne bi na njem uopće bilo mjesta. Ipak su ga ljudi posjećivali, jer je prvi, na paru, preplovio ocean; pače je „Savannah“ pošao iz Liverpoola i u nekoje luke Baltičkoga mora, sve do Petrograda, odakle se povratio u Ameriku. Nakon povratka su mu demontirali stroj, i „Savannah“ je kao obični jedrenjak plovio dalje sve do g. 1822., kad ga je nestalo u brodolomu.

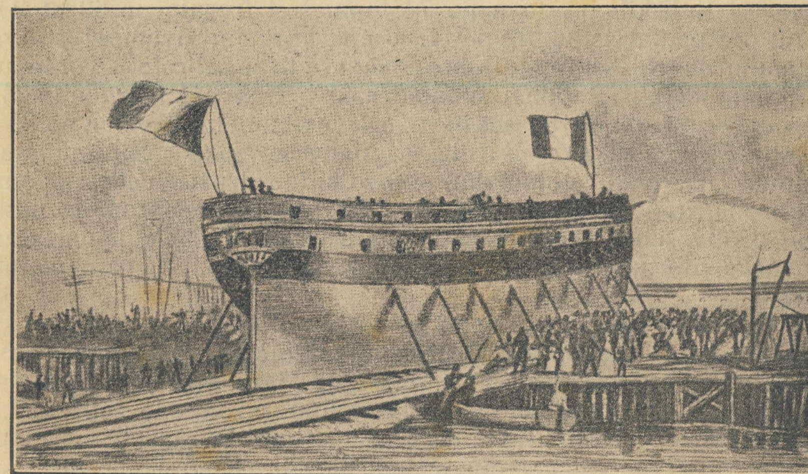
G. 1820. porinut je parobrod „Robert Fulton“, koji je plovio najprije između New-Yorka, Habane i New-Orleansa. G. 1824., u doba grčkog ustanka za slobodu, jedno američko filhelensko društvo kupilo ga je i nakrcalo živežem i municijom, te ga poslalo preko Atlantika, da ponese pomoć grčkim otadžbenicima, koji su ginuli za slobodu one klasične zemlje. To je bio prvi parobrod, koji je iz Amerike doplovio u Sredozemno more.

Evropske je trgovce najviše zanimao promet s Indijama, pogotovo Englesku. Tu se radilo uglavnom o obalnoj plovidbi. Plovidba jedrenjakom, iz Londona do Kalkute, naokolo Rta Dobre Nade, znala se kojiput protegnuti na 7 do 8 mjeseci. Prema tomu londonski je trgovac trebao čekati iz Indije odgovor na pismo kakvih 14 do 16 mjeseci, a i više, jer brodovi Indijskoga Društva nisu polazili ni često ni redovito. S Levantom je promet poštanski

bio kud i kamo povoljniji, jer je zgodan jedrenjak trebao samo tri mjeseca da prevali put između Falmoutha i Krfa i natrag.

G. 1822. veliki jedan meeting u Liverpoolu odluči, da se osnuje „Parobrodarsko Društvo za promet s Indijama“, pa se povjerilo poručniku Johnstonu, da prouči, koji bi put bio najzgodniji; a on, kao što se i predviđalo, izabra put preko Sueza.

U tu svrhu sagradiše „Entreprise“, troškom od četrdeset i tri tisuće funti. To je bio parobrod od 479 tona i 120 konjskih sila, a kotao mu bijaše bakren, te je vagao 32 tone. Sam kotao je stojao sedam tisuća funti. „Entreprise“ je otplovio 16. kolovoza 1825. i poslije 113 dana prispio u Kalkutu; ali od toga je utrošio 10 dana



Sl. 6. Francuska „korveta“ pred porinućem (g. 1830.)

u različnim lukama radi opskrbe. Prevalio je 13.700 milja, potrošivši 750 tona ugljena. Ali to nije bio prvi parobrod, što ga je vidio daleki Istok, jer je čak od g. 1820 u vodama Jave, na račun holandeske vlade, plovio parobrod „Van Der Capellen“, uz naval (kiriju) od pedeset hiljada franaka na mjesec.

„Entreprise“ je imao da plovi između Bombay-a i Sueza, dakle da ostvari osnovu mletačku od prije trista godina. Engleska je pošta imala da se prevozi ili parobrodima ili po kopnu do Sredozemnog mora u Egipat, naime u Aleksandriju; odavde bi je parobrodići po Nilu prenijeli do Kaira, a odanle po kopnu do Sueza. Ali, kad se je „Entreprise“ nasukao u Crvenom moru,

doznačiše mu drugu prugu, a pruga Bombay-Suez bi ostvarena istom g. 1835.

Međutim je parostroj krčio sebi put u svim ratnim mornaricama, mada su se pomorski časnici tomu opirali, jer strojevi zapremaju puno prostora, a k tomu ugljen silno praši i zablaćuje, a od dima sve pocrni; zapravo su se oni opirali novoj vrsti broda, u kojem časnik ratnoga broda ne će biti sve, već će trebati i drugih časnika za upravljanje spravama i mehanizmima, koji su bili tuđi vještini, znanju i praksi časnika onodobnog ratnog broda. I tako, kad su se g. 1820. počeli uvoditi u ratne mornarice parobrodi, uvodili su ih nekud bojažljivo, i to ponajviše kao remorkere. Tako je nadošla i godina 1830 a s njom i francuska ekspedicija u Algeriju, pod zapovjedništvom admirala Duperrè-a[1]). Jedanaest linijskih brodova po 74 topa; šest fregata po 60 (sl. 2.); tri po 58; petnaest po 52 i 44; osam korveta; dvadeset i dva brigantina sa trideset teretnih brodova: sve to se sabralo u Toulonu, a s njima još pet stotina i sedamdesetdva trgovačka broda (sl. 3., 4. i 5.), — ali od tih tri stotine i četrdeset bijahu brodice po 35 i 20 tona, — što su ukrcali trideset hiljada momaka s ratnim materijalom. Toj velikoj pomorskoj ekspediciji pridružiše četiri malena parobroda, koji su divno poslužili. Pa ipak su parobrodi sveudilj imali protiv sebe časništvo ratnih mornarica. Trebalo je da sama trgovačka mornarica izvojuje pobjedu parobroda, i da ga nametne ratnoj!

G. 1835., kad je zavedena pruga Bombay-Suez, osokolište se direktori željeznice Great Western te zaključiše, da se ima izgraditi pruga London-Bristol, i, na prijedlog Mark Isambart Brunela, parobrod, koji će redovno spajati zadnju postaju te željezničke pruge s New-Yorkom. I taj je parobrod „Great Western“ sagrađen, dakako od drva. Dužina mu je iznosila 80, širina 12, a gazio je

---

[1]) Povod ovome ratu bijaše vrlo neobičan. Gospodar Algera, Husejn beg, dopuštao je svojim podanicima da gusare i pljačkaju u zapadnom bazenu Sredozemnoga mora. Da bude bolje zaštićena plovidba pripadnika Crkvene Države, Francuska se izjavi pokroviteljicom papinske zastave na moru. Berberski se gusari na to ne osvrnuše, već uloviše dva papinska broda, teret im prodaše, a dobit podijeliše s begom Husejnom.

Uoči Bajrama g. 1827. francuski konzul posjeti Husejn bega u njegovoj palači. Nakon uobičajenog pozdrava, konzul prosvjedova glede zapljene spomenutih papinskih brodova. Na to će Husejn: „Kako to da mi dosađuješ poradi stvari, koja se nikako ne tiče Francuske, a tvoj kralj ne će da se udostoji te mi odgovori na pismo, u kojem se radi o poslu, koji se baš mene tiče“. — Konzul mu odgovori: „Kralj francuski ne običava dopisivati s ljudima tvoje fele“. — Tad Husejn skoči s divana, korakne, i udari konzula muhobranom od paunova perja. Francuska zatraži da se beg odmah ispriča i da plati odštetu. Beg uskrati i jedno i drugo. Iz toga se izlegao rat, koji je na mahove potrajao kakvih četrdeset godina. Osvojenjem Algerije Francuska je postavila temelje svome kolonijalnom imperiju.

$5^1/_2$ metara. Nosivost s potpunim teretom bijaše od 2300 tona. Njegov stroj od 750 konjskih sila, zajedno s dva kotača, bijaše težak 310 tona, kotlovi 110, a mogli su primiti 80 tona vode. Ugljena se u skladištu moglo smjestiti 600 tona, koje bi s dnevnom potrošnjom od 30 tona mogle dostajati za 20 dana. Ako je, iz opreza, trebalo da se ukrca još 200 tona ugljena, to se je moglo smjestiti u stive. Taj je parobrod, s obzirom na ono doba, bio opremljen neobičnim luksuzom, jer se potrošilo tisuću funti za ukras i slikarije samoga salona, a mogao je primiti pod palubu 150 putnika. Stajao je 50.000 funti, ali je od toga otpalo 13.500 na stroj. Polazak je bio oglašen za 8. travnja 1838.

Kako je sam „Great Western“ (sl. 12.) bio postao predmetom velikih simpatija i zanimanja čitavoga javnog mnijenja, te je sve nestrpljivo očekivalo čas, kad će taj povući svoja sidra, to su i drugi brodovlasnici odlučili pokušati istu plovidbu, pače i preteći njegov odlazak. Našlo ih se, koji su se složili, te su u Liverpoolu unajmili parobrod „Sirius“, od 700 tona i 330 konjskih sila, nakrcali ga ugljenom, te ga uputili iz Corka u New-York, pod zapovjedništvom poručnika R. Robertsa. S njim se ukrcalo četrdeset i šest putnika.

Čim je „Sirius“ ostavio luku, naišao je na jak zapadni vjetar, koji mu je usporio napredovanje, i stoga nije mogao da prevali više od 136 milja na dan; ali kad je protivni vjetar prestao, i parobrod, radi potrošnje ugljena, postao laglji, prevaljivao je i 218 milja na dan.

„Great Western“, kako je bilo objavljeno, otplovio je 8. travnja. Već drugi dan mogao je sukati 10 milja na sat. Prevaljivao je srednje oko 211 milja na dan. Zapovijedao je njime James Hosken, kapetan u kraljevskoj mornarici.

S velikom se tjeskobom očekivao dolazak tih dvaju parobroda u New-York. U jutro 23. travnja bio je signaliziran parobrod na vidiku! To bijaše „Sirius“, koji je nakon osamnaest i po dana plovidbe, i kratkotrajnoga nasukanja na prudu pred ulazom u New-Voršku dragu, prispio i spustio sidro u North Riveru. Iz Corka je otplovio s 453 tone ugljena; a sad nije više imao ni trunka goriva. Do kraja plovidbe trebale su mu još 23 tone. Stoga su zadnja 24 sata podržavali vatru žrtvovavši 43 bačve smole!

Isti dan, dok je građanstvo aklamiralo „Sirius“, najedared signaliziraše drugi jedan parobrod. Bijaše to „Great Western“, koji je preplovio ocean za četrnaest dana i po, i koji je u 1 sat popodne bio na vidiku Sandy Hooka. „Great Western“ izmijeni pozdrave sa „Siriusom“, mnoštvo udari u poklike, baterije ispališe salve, a tada novo prispjeli parobrod uniđe u East River i usidri se blizu Pike Streeta. „Great Western“ je potrošio 655 tona ugljena. Još mu bijaše preostalo 145 tona.

„Sirius“ oglasi povratak za 1. svibnja, ali ne u Liverpool, već u London. Vozarina za I. razred bijaše 140 dolara, a za II. razred 80 dolara. „Great Western“ otplovi 7. svibnja: cijena za I. razred bijaše 50, a za II. 30 gineja.

Koncem g. 1838., vrlo znamenite za parobrodarstvo, Engleska je imala 810 parobroda sa 63.250 konjskih sila i 157.840 tona. Najveći od svih bijaše dakako „Great Western“.

IV.

Bitka pod Navarinom.

(G. 1827.)

G. 1821. javio se u Grčkoj ustanak protiv gospodstva Turske, kojoj bečki kongres bijaše ostavio u vlasti onu klasičnu zemlju. Za napoleonskih ratova Grci se bijahu svojim pomorstvom i trgovanjem i obogatili i prosvijetlili, pa je stoga, unatoč dugoga sužanjstva, uskrslo kod njih čeznuće za slobodom. Njihova trgovačka mornarica bijaše brojna i cvatuća. O otoku Hydri narod je pjevao, da on nema polja, već brodovlja: njegovo je polje Neptun, a poljodjelci mornari. Hydra svojim brodovima žanje u Egiptu, obogaćuje se u Provenci, a berbu bere na obalama Grčke. Kad se je ustanak proširio u čitavom sjevernom dijelu Peloponeza, Hydrioti proglase 28. travnja 1821. „Kraljevstvo Križa“, izaberu svojim arhinavarhom (admiralom) Jakova Thombasisa, kapetana broda „Themistokles“, i u kratak čas oboružaju trideset šest brigantina, po 12 do 20 topova, s dobrovoljačkom momčadi od 2.400 mornara, i razviju zastavu s raspetim Kristom, a pod njim lozinku „S ovim, ili na dno!“ Ostali se otoci, kao Petsa (drevna Pityusa), Ipsara i Mykono povedoše za primjerom Hydre. Njihovo je brodovlje širilo i pomagalo ustanak po svim obalama Grčke, potapljalo osamljene turske brodove, dok su čitavi rojevi manjih brodova krstarili po čitavom arhipelagu, tako da je latinsko (trouglasto) jedro postalo i u dalekim stranama strah i trepet Muslima. A 3. ožujka 1822. trideset i pet grčkih brigantina, na čelu im Andrija Miaulis, rastjeraše, baš pred ulazom u korintski zaljev, jednak broj turskih đemija, i zamalo te ne zarobiše i sam admiralski brod.

Mjeseca lipnja bijahu malne svi grčki brodovi na okupu kod otoka Ipsare, držeći na oku tursku eskadru od 44 velika ratna broda, što no bijahu na sidru u kanalu Chiosa. Turci su slavili Bajram, pa su u noći rasvijetlili svoje brodovlje. Te noći,

kad su Muslimani bili najraspoloženiji, pristadoše dva grčka brulota (brodice pune upaljivog materijala), jedan uz admiralski brod, a drugi uz jednu veliku fregatu tursku, i to tako, da su im se šiljci na pramcu čvrsto zabili u topovska zjala. Tad ih potpališe. Jedan je potpalio glasoviti Kanaris, a drugi junak Pepinis iz Hydre. Skoče tada svaki u svoj čamac, i uz poklik „Križ će pobijediti!“ sretno se spasu. Vjetar je pak raspalio plamen u brulotima i taj zahvati admiralski brod turski i još dva druga, dok su se ostali požurili da prerežu užeta, da se bijegom spasu od požara.



Sl. 7. Salon za gospodu u starom iseljeničkom jedrenjaku.

Svi plemeniti ljudi u Evropi željeli su najbolji uspjeh grčkim junacima, osim ondašnjih vlada: filheleni su slali u Grčku i dobrovoljaca, i municije i novaca, ali krstarice austrijske i engleske sve su plijenile; a kadgod su Turci dospjeli u tjeskoban položaj, evropski su im brodovi donosili, štogod su trebali. Američki filheleni, kako već spomenusmo, poslaše ustašama g. 1824. s parobrodom „Robert Fulton“ svake pomoći. — To je bio prvi parobrod, što je iz Amerike doplovio u Sredozemno more.

Grci su ipak ustrajali. Sultan Mahmud, više puta poražen, konačno se utekao za pomoć svome vazalu Mehmet-Aliji, potkralju egipatskom, koji mu posla protiv Grka nećaka Ibrahima s vojskom i brodovljem uređenim po evropsku. Mahmud, pridruživši svome brodovlju egipatsko, naloži g. 1824. zapovjedniku, neka navali na Ipsaru, neka „priveže taj otok za krmu svoga broda i neka ga dotegli u Carigrad." Neki izdajica pomogne Turcima, i oni uniđu u Ipsaru; ali taj isti čas poleti u zrak tvrđava sa zadnjim braniteljima i osvojiteljima. Žene i djeca Ipsariota bijahu na okupu na visokoj pećini; a kad su primijetili, da se približuju Turci, svi se dobrovoljno sunovrate u more. — Sad nagrnu sa svih strana grčki brigantini: Ipsaru otmu Turcima, dok njihovi bruloti unište više ratnih brodova turskih i egipatskih. Ipak Ibrahimu uspije te iskrca svoje čete na Moreji, i osvoji, poslije divnog otpora grčkih ustaša, grad Missolungi.

G. 1827 grčka stvar bijaše vrlo očajna. Ali tad priskoči Grcima u pomoć sreća.

Za zaštitu trgovine držale su tada Engleska, Francuska i Rusija po jednu eskadru u grčkim vodama. Engleska je imala što većih što manjih dvanaest brodova pod vice-admiralom Codringtonom; sedam je brodova imala Francuska, pod kontradmiralom De Rigny, dok je Rusija držala šest brodova s kontradmiralom De Heyden. Ta tri zapovjednika nametnu Turcima i Grcima primirje, pa da to bude i provedeno, zaključe poći sa svojim brodovljem u dragu Navarina, (11 km. dugu, a oko 8 široku), gdje se je nalazilo tursko-egipatsko brodovlje: ovo se sastojalo od tri velike đemije, sedamnaest fregata, dvadesetšest korveta, dvanaest brigantina, pet brulota i mnogo teretnih brodova, te bijaše poredano u obliku potkove, oslanjajući se s jedne strane na citadelu Navarina, a s druge na baterije otoka Sfakterije (Sphagia). Kršćanskim admiralima ne bijaše ni na kraj pameti da se ogledaju s tursko-egipatskom flotom. Oni izabraše ipak vrhovnim zapovjednikom svih triju eskadra Engleza Codringtona.

Kršćansko brodovlje doplovi pod Navarin 20. listopada 1827. i usidri se nasuprot tursko-egipatskomu. Oko dva sata popodne neki časnik engleske fregate „Dartmouth" odveze se čamcem, da pozove kapetana jednoga turskoga brulota, da se ukloni podalje, na što Turčin opali iz puške i engleski se časnik sruši mrtav. Momci iz čamca, pa i fregata „Dartmouth", uzvratiše vatrom iz pušaka, ali skoro u isti čas jedan turski brod opali dvaput iz topa, i sad pade jedan francuski vojnik kao i pilot tumač admirala Codringtona. Sad nastade žestoka vatra sa svih brodova kršćanskih i turskih, kao i s kopnenih baterija. Bilo je odmah na dlanu, tko će pobijediti: vojnička obrazovanost i disciplina evropska morale su lako svladati slijepu tursku nasrtljivost. Ali i Turci su se držali

junački. Ni cigli njihov brod nije spustio zastave. Kad bi uvidjeli, da im je daljna borba uzaludna, sami bi potpalili svoje brodove, koji su tad lutajući po moru, postajali opasni kršćanskim eskadrama. Već nakon tri sata tursko-egipatsko brodovlje bijaše uništeno: ili potopljeno ili spaljeno; tek gdjekoji manji brod se je nasukao na obali. Citadela je pucala još uvijek, ali su i nju kršćanski brodovi brzo ušutkali.

Englezi su imali 75 mrtvih i 197 ranjenih; Francuzi 43 mrtva



Sl. 8. Život pod palubom na starom iseljeničkom jedrenjaku.

i 144 ranjena; Rusi pak 59 mrtvih i 139 ranjenih. Muslimani su, drži se, izgubili, što mrtvih što ranjenih, četiri hiljade ljudi.

Evropa se osupnula na vijest o bitci pod Navarinom. Neugodno se je dojmila osobito Engleske i Austrije; ali s tom je pomorskom bitkom svanula zora nezavisnosti Grčke. — More je još jednom spasilo slobodu Grčke!

V.

Drvena brodogradnja na vrhuncu.

U prvoj polovici XIX. stoljeća sve su ratne mornarice poprimile zajedničko nazivlje, i to prema nazivlju francuskomu i engleskomu. G. 1837. Francuzi su još imali brodova „na tri palube“, između 4000 i 5000 tona, po 90, 100 i 120 topova. Za ovima su bile odmah glasovite „fregate“ na dvije palube, od 2500 do 2200 tona, po 60 i 52 topa. „Korvete“ (sl. 6.) su imale samo jednu palubu, 999 do 738 tona, po 32 i 24 topa.

Engleski su ratni brodovi bili nešto manji. Na pr. ratni brod I. reda „Queen“ bijaše na tri palube, 3099 tona i 110 topova; „Vanguard“, na dvije palube, 2589 tona i 80 topova, bijaše II. reda; dok „Boscawen“, također na dvije palube, 2212 tona i 70 topova, bijaše III. reda; IV. redu pripadale su nekoje fregate, kao „Vernou“, 2082 tone i 50 topova; V. redu one kao „Pique“, 1622 tone i 36 topova, i konačno VI. redu brodovi ispod tisuću tona sa 26 topova kao „Vestal“. Bilo je pak engleskih korveta, kao „Rever“ od 731 tone sa 18 topova; i konačno brigsi, kao „Racer“ od 431 tone i 16 topova.

Takvi drveni brodovi bili su doista savršeni, i predstavljali su umjeće, koje je doprlo do vrhunca. Ali kako se je tražila sve to veća brzina, počele se, mjesto teških ratnih, s reda graditi same fregate. Momčadi na prvorazrednim brodovima znalo je biti do 1200, dok je fregata obično imala do 800 ljudi. Toliku momčad je zahtijevala u prvom redu brojna artiljerija, a pogotovo manevriranje jedrima. Osim toga se običavalo ukrcati na svaki brod i nešto pomorske infanterije. Brzina ovakvih brodova u najpovoljnijem slučaju znala je doseći 11 i 12 morskih milja.

Takovi su se brodovi gradili sporo, a to je pomagalo, da se građevno drvo potpuno osuši. Iskustvo bijaše dokazalo, da se brodovi, koji su se gradili makar i četiri i pet godina, nisu održali kao oni, koji su se sasvim sporo gradili. Jedna od najboljih francuskih đemija, „Bayard“, bila je postavljena na dilje g. 1823., a bila je porinuta g. 1849.! Uopće se nije uzimalo za građu drvo, koje nije odležalo barem šest godina. Ali takvi su brodovi i trajali dugo, ako su se držali u redu, i ako se na njima nije javio požar. Nisu bili rijetki u eskadrama brodovi porinuti u more prije pedeset godina!

Za trgovačke brodove, već iz gospodarskih razloga, nije se mogao upotrebljavati takav odabrani materijal, ali se ipak i za njih dobavljalo prvorazredno drvo. To bijahu brodovi velikih trgovačkih društava, koja su mogla raspolagati daleko većim

sredstvima nego li privatnici. Na glasu bijahu golemi jedrenjaci Društva Engleskih Indija, koji su podržavali redovne pruge između Londona i Indijskoga oceana. To bijahu „nave“ na tri jarbola, s četverouglastim jedrima i velike nosivosti. Engleska je vlada upotrebljavala za poštansku službu manje brodove, ali izvanredno brze. To bijahu tako zvani „packet-boats“, same fregate ili brigantini.

Početkom XIX. stoljeća javlja se kao pomorski narod mladi jedan narod, Udružene Američke Države. Poslije g. 1816. osnovaše one glasovitu prugu „Black Ball Line“ (crna kugla) između New-Yorka i Liverpoola, s redovnim polaskom na 1. i 16. svakoga mjeseca. Kasnije se osnovala pruga „Red Star Line“ (crvena zvijezda), s polaskom svakoga 21. u mjesecu; i konačno „Swallow Tail Line“ (lastavičji rep) s polaskom svakoga 8. u mjesecu. Tako su Sjevero-američani brzo dobili redovni sedmični saobraćaj s Evropom.

Brzo se urediše i druge pruge s Le Havre-om, s Glasgow-om, s Londonom, s Hamburgom, pa čak i sa Sredozemnim morem. Nekoja su društva imala sjajnih jedrenjaka, gdje si našao i glasovir na brodu, a to je za ono doba bio izvanredan luksuz!

Kad su ta društva ojačala i umnožila se, pojavila se kod njih utakmica, pa su se napinjali, kako da privabe bolju klijentelu. Sad se nastojalo namaknuti najveću udobnost (sl. 7., 8., 9.), a zato se povisivala nosivost, a i brzina, da se skrati putovanje. Tako je brodska arhitektura silno uznapredovala. Da pak brod postane brzoplovka, trebalo je da ima najfinije i najoštrije oblike. Ovake su brzoplovke sjajno sjekle vodu, pa su ih i prozvali „clippers“.

Glasoviti američki „clippersi“ nisu se zadovoljili, što su imali monopol pruga s Evropom, već oni postadoše gospodari plovidbe i na Tihom Oceanu. I tako, na veliku žalost engleskih brodovlasnika, kitajska trgovina, osobito ona svile i čaja, prijeđe u ruke sjevero-američkih Kompanija.

Da se preplovi Atlantik trebalo je 18 dana, a iz New-Yorka do San Francisca, oko rta Horn, dostajalo je 90 do 95 dana. Tada su američki kapetani bili obrazovaniji od svojih evropskih kolega, pa su i plovili s najvećom ekonomijom vremena.

Mnogi od tih „clippersa“ bijahu kolosi od 3000 do 5000 tona; ali uza sve to vitki, da su se mogli natjecati s najljepšim fregatama. Bilo ih je, koji su znali prevaliti dnevno do 374 milje; plovili su dakle s brzinom od 15 milja na uru. Najljepši na čitavom Atlantiku bijaše „Challenge“, dok je „Great Republic“ (sl. 10.), i ako nije bio najbrži spadao među najveće. Duljina mu iznošaše metara 98, 77, širina 16, 16, a visina 11, 89, nosivost pak 4000 tona. Veliki mu je jarbol imao 63 m., a na njemu križ 36 m.

Površina njegovih jedara iznosila je 5800 četvornih metara. Za manevriranje bijaše dovoljna stotina mornara i trideset „mladića" (naučnika).

Ovakom je brodarstvu znatno pomoglo iseljivanje iz Evrope u Ameriku, kao i ono iz atlanskih obala američkih u Kaliforniju, kad se je u onom kraju pojavila zlatna groznica. Tako su „clippersi" mogli da odolijevaju dugo vremena utakmici parobroda. Ali sa svim tim njihovi su dnevi bili odbrojeni. Dok je parobrod pomalo osvajao ocean, Englezi su, okoristivši se useljivanjem u Australiju, počeli također da grade brze „clipperse", i to iz željeza, ali ribina im bijaše oklopljena drvom, a ovo obloženo bakrom, pa su te engleske brzoplovke počele da se otimlju, protiv sjevero-američkih, za prevlast u Tihom oceanu i u Kitajskim vodama. Kad je pak buknuo rat Secesije između Sjevernih i Južnih država, tad su južnjački gusari do kraja zatukli američke jedrenjake, koji se nisu nikad više domogli nekadanjeg položaja.

Tada je parobrod laglje preotimao sve jači mah (sl. 11.), pa mu se jedrenjak morao da ugne, i da se ograniči na sve čednije uloge. Istom u zadnje doba, kad su se tereti razvrstali, opet se je pridigao jedrenjak, ali samo veliki (sl. 12); premda se ne će on nikad više dovinuti negdašnje svoje važnosti. Danas najveće jedrenjake ima sjeverna Amerika (sl. 13.).

VI.

Izum elike.

Izum elike nije djelo jednoga, već više susljednih mehanika. Prvu je zamisao začeo Watt, koji je pisao jednomu prijatelju: „Jeste li kad posmatrali spiralno veslo za plovidbu na kanalima, ili vam se bolje sviđaju dva kotača?", i pridodao perom narisano takvo veslo. Ali ta je zamisao brzo zaspala, dok je nije opet oživio g. 1785. Josip Bramah (1749—1814), engleski mehanik, koji je usavršio parne strojeve, osobito kotlove. Austrija je pripisivala sebi slavu za taj izum, pa su se podigli kipovi u Beču i u Trstu u čast Josipu Resselu (1793—1857), koji je još g. 1812. zamislio, kako da se primijeni jedan od Arhimedovih vijaka za plovljenje parobroda. Francuzi pripisuju taj izum Karlu Dellery u, koji je čitav svoj imetak potratio na izgradnju parobrodića na eliku, kakovu je on zamislio; ali kad se osvjedočio, da je vlada ravnodušna prema tome izumu, vlastitim je rukama uništio sav plod svojih napora, pa se posvetio čednome zlatarskom zanimanju.

Fridrik Sauvage, brodograditelj, počam od g. 1843., nije prestao dugih dvadeset godina dokazivati prednosti elike; ali kad se u tim naporima financijalno upropastio, star i bolestan, konačno je poludio Velik niz izumitelja je tražio brevete za taj izum, ali je uspio jedan jedini, F. Pettit Smith, koji se nije dao zastrašiti ničim, pa je i uspio

F. P. Smith rodio se u Hythe, u grofiji Kent, g. 1808. Već u ranim godinama obuzela ga je prava strast da gradi modele brodova. Da ih iskuša, prođe u Hendon, sjeverno od Londona, gdje bijaše obilno vode. Njegovi su pokusi trajali više godina.



Sl. 9. Na palubi staroga iseljeničkog jedrenjaka.

G. 1834. sagradi on lađicu, koju je tjerala drvena elika (vijak) na pero, i taj se pokus pokazao kao nešto izvanredno. Iduće godine sagradi još veći model, i izvede novih pokusa u Hendonu. U svibnju 1836. dobije patent za plovidbu brodova s pomoću elike, koja se okreće pod vodom ispod krme. Svoj izum on izloži javno u Adelaide Galeriji u Londonu. Sir John Barrow, tajnik admiralata, ispita potanko model, i njegovo ga je djelovanje iznenadilo. Dok je model bio izložen, ponudi mu egipatski Paša, da će kupiti njegov izum; ali Smith je tu ponudu odbio.

Sad su se pridružili Smithu bankar Wright i C. A. Caldwell, koji, predviđajući sve probitke, što bi taj izum mogao da donese, htjedoše učestvovati u njegovoj općoj primjeni, te mu dadoše potrebit novac za izgradnju savršenijega modela. U jeseni g. 1836. Smith sagradi parobrodić od deset tona i šest konjskih sila, a imala ga je tjerati drvena elika s potpuna dva propelera. Od 1. studenoga 1836. pa do rujna 1837. bio je model izložen javnosti i plovio na kanalu Paddingtonu i na Temzi. Za tih vožnja po Temzi puki ga je slučaj nadahnuo, da se duljina elike skrati. Budući da su propeleri naišli na nekakvu zapreku u vodi, elika se prelomila, i jedan je propeler pao na dno. Ali je parobrodić s jednim propelerom sukao sada znatno većom brzinom. Poslije toga događaja parobrodić je dobio eliku s jednim propelerom, i plovio znatno brže.

Kad se je osvjedočio o snazi svoga propelera u mirnoj vodi, Smith odluči da ga iskuša na otvorenom moru. I jedne subote mjeseca rujna g. 1837. spusti se niz Temzu i zaplovi morem. Vrijeme je bilo dosta ružno; ali parobrodić se sjajno održao, ploveći sedam milja na sat. Na povratku u Temzu vrijeme se još više pogoršalo, ali parobrodić se uvijek sjajno držao. Veliki odlučni pokus ispao je time najsretnije. Ipak su kotači još uvijek imali prednost: veliki interesi, uložene glavnice, navika, konzervativni nagon, sve se to protivilo eliki.

Smith je vjerovao u konačnu pobjedu. Tu je vjeru udahnjivao i svojim pomagačima. Ali Isambarda Brunela ide zasluga, što su brodograditelji obratili svoju pažnju na taj važni izum Brunel je tada gradio u Bristolu veliki željezni parobrod „Great Britain" za prijevoz putnika preko Atlantika. On preporuči svojim direktorima, da uvedu eliku na taj novi parobrod Njegov je prijedlog bio prihvaćen, i brod bi preuređen za eliku „Great Britain" je kod prve plovidbe postigao brzinu od deset milja na uru, makar mu je bilo protivno i more i vjetar.

Poslije različnih drugih pokusa engleski je admiralat primio eliku za ratne brodove engleske. Kasnije su, postepeno, svi oceanski parobrodi dobili eliku, i danas se uopće ni ne grade morski parobrodi, osim s elikom.

Mogao bi tkogod pomisliti, da je F. Smith izvukao i materijalne koristi iz svoga izuma, ili da je „Društvo za propeler na brodovima" podijelilo masnih dividenda svojim dioničarima. Ništa od svega toga! Smith je potrošio sav svoj novac, uložio golem trud i sve svoje sposobnosti, da koristi javnosti, a nije dobio nikakve primjerene nagrade; dok je spomenuto društvo, mjesto dividende, izgubilo oko pedeset hiljada funti, da uvede ovaj veliki izum. Odnosni mu se patent ugasio g. 1856.

U Americi je sagradio prvi parobrod na vijak inžinir John Ericssohn, a nazvao ga je po imenu svoga pomagača kapetana Stocktona (sl. 14.). Kako izgledaju danas propeleri naših superatlantika, pokazuje nam slika 15.

VII.

Isambard Kingdom Brunel, najslavniji brodograditelj u XIX. stoljeću.

Glasoviti Isambard Marko Brunel (1769—1849) bio je rodom Francuz, iz sela Hacqueville u Normandiji. Kad mu je bilo trideset godina, pošao je u svojstvu mehaničara i inžinira u Englesku, gdje mu je bilo lakše da razvije svoje velike sposobnosti, nego li u Francuskoj, koja je već deset godina ljuto krvarila. On je zamislio i poslije osamnaest godina napornoga rada izveo „tunnel" ispod Temze, prvi podvodni „tunnel" na svijetu. Izumio je također silu strojeva, što mu je namaklo veliko bogatstvo.

G. 1806. rodio mu se u Portsmouthu jedinac Isambard Kingdom, koji je ostavio u povijesti svjetskoga pomorstva slavno ime. Bio je skrbno odgojen i zarana pokazao veliku ustrajnost u radu i veliku ženijalnost. Njegova velika darovitost očitovala se u tom, što je mogao ne samo da izrazi već i da nariše sve, što bi dozrelo u njegovoj glavi; šta više bio je sposoban da sve prikaže i u modelu, bilo drvenom bilo željeznom. Već u ranoj mladosti, osobito se zanosio idejom parobrodarstva, te je sam, bez ičije pomoći, konstruirao model parobroda s potpunim pravim strojem.

Brunel je prvi smislio da sagradi velik parobrod, namijenjen plovidbi između Engleske i Amerike. Taj je imao da dopunjuje interese željeznice „Great Western", po kojoj je nosio svoje ime. Parobrod „Great Western" (sl. 16.) bijaše dvaput veći od najvećeg broda onoga doba. Poslije toga, pod upravom istoga Brunela, bi sagrađen parobrod „Great Britain" (sl. 17.), koji ne samo što bijaše dvostruko jači od „Great Western-a", već i dvostruko jači od samoga „Great Northern-a", a to je bio najveći dotle sagrađeni željezni brod.

Dok su ostali brodograditelji oklijevali da grade željezne parobrode, Brunel je brzo shvatio, da je željezo jedini građevni materijal, koji će omogućiti brodovima i najveće dimenzije. To je osvjedočenje navelo Brunela da poduzme gradnju golema parobroda, koji ga je stajao užasnih napora, i ti su nažalost skratili

njegov dragocjeni život. Kako je stekao vanredno iskustvo u brodogradnji, i zanesen za plovidbu velikim parobrodima, odluči se g. 1851., da ostvari osnovu, koja je dugo vremena sazrijevala u njegovoj glavi. Bijaše se naime osvjedočio, da je i radi brzine plovidbe i radi uštednje nužno, da parobrodi voze sa sobom toliko ugljena, koliko im treba ne samo za polazak, već i za povratak. A da se to omogući, trebalo je da parobrodi budu čim veći. Eto, iz tih je razloga bio sagrađen slavljeni „Great Eastern" (sl. 18.), koji se je najprije zvao „Leviathan". Kao najgolemiji parobrod svoga doba, mogao je da ukrca i prenese brzojavni kabel, što no prvi priveza Evropu s Amerikom.

Bit će da je sjevnula i drugima zanesenim brodograditeljima misao, kako bi bilo sjajno da se sagradi brod, koji će nositi šest do osam puta više od svakoga drugog broda, jer je osjećaj veličine i golemosti prirođen ljudima; ta mašta znade da nadvlada sva ostala duševna svojstva. Brunel je znao, kako će svoju misao i ostvariti, jer je sam priredio nacrte i sve ostalo, a to ga je još više utvrđivalo u osvjedočenju, da je njegova misao potpuno izvediva. Eto, tako je nastao „Great Eastern". Taj je parobrod djelo izvedeno od Ivana Scott Russel-a, baš onako, kao što su „Great Western" i „Great Britain" bili djela izvedena od Pattersona u Bristolu. Ali, nitko ne može poreći, da je glavni, najvažniji dio u tim velikim brodograđevinama baš Brunelov, i samo Brunelov.

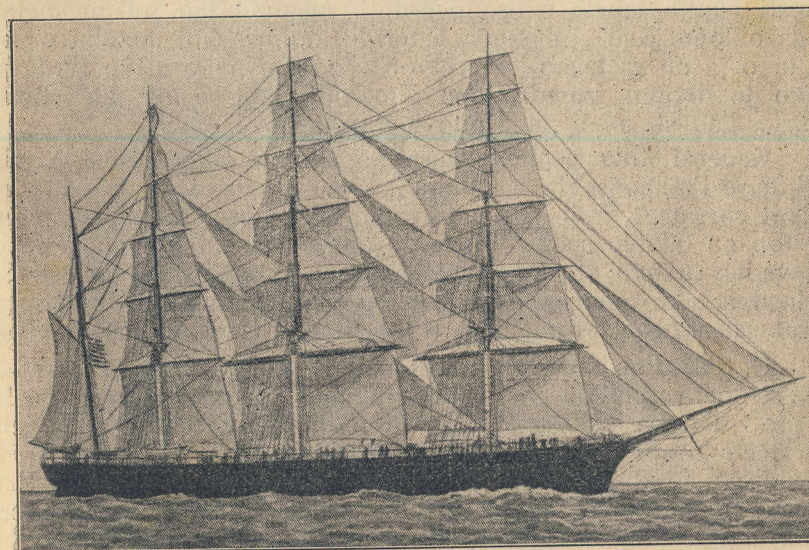
Brunel je započeo s gradnjom „Great Easterna" g. 1854., a cjelokupni je trošak dosegao blizu milijun funti. Gradio se u Millwallu na Temzi. Duljina mu je iznosila m. 210,92 perna širina m. 25,25, a nosivost 22.500 tona. Trebao je 300 tona ugljena na dan. Mogao je primiti oko 3.000 putnika, a u glavnoj dvorani moglo je u isto doba blagovati do 500 osoba. Poslije morskih gorostasa sagrađenih u naše doba „Great Eastern" ne može da izazove naše udivljenje, jer danas imamo parobroda s dva i po puta jačom nosivosti; ali ne smijemo zaboraviti, da je „Great Eastern" nastao prije sedamdeset i dvije godine, i da nije baš premnogo živih ljudi danas, koji su se rodili u jeseni 1859., kad je taj kolos bio porinut u more. Pa uvažimo li, da je „Great Eastern" bio sagrađen tek pedesetak godina poslije Fultonova izuma, četrdeset godina poslije dolaska prvoga parobroda iz Amerike u Evropu, a dvadeset godina poslije polaska prvoga evropskoga parobroda u Ameriku, onda se moramo diviti napretku brodogradnje u ono doba, i steći osvjedočenje, da se poslije „Great Easterna" do danas nije u brodogradnji uznapredovalo onim korakom, kako se je napredovalo onih prvih pet decenija.

Kad je „Great Eastern" bio izgrađen, bilo se bojati, da se ne će moći porinuti u vodu. I kad je jedan prijatelj izrazio Brunelu

tu svoju bojazan, on mu mirno odgovori: „Maknut će se, ne bojte se!" I nije ni časkom klonuo duhom; a da uspije, uložio je nadljudske napore.

Ali, kako je već spomenuto, Brunelovi napori oko izgradnje i porinuća „Great Easterna" upropastiše njegovo zdravlje. Njega je 15. rujna 1859. udarila kap u očinskom domu u Westminsteru.

Brunel je zaslužio slavu pomorskoga tehničara bez premca u devetnaestom stoljeću. On je bio izvanredno poduzetan muž, neizmjerno radišan, plemenita značaja, a nije poznavao ni zavisti ni gizdavosti.



Sl. 10. Sjevero-američki Clipper „Great Republic".

VIII.

Prve oklopnjače.

Usavršivanje artiljerije dovelo je do željeznih oklopa na ratnim brodovima.

Bomba (tane s eksplozivom) bijaše poznata već više stoljeća, ali je nisu znali baciti osim iz mužara, a mužar na brodu nije se baš dao zgodno postaviti. G. 1809. artiljerijski časnik Paixhans savjetova

caru Napoleonu I., da uvede na ratno brodovlje šuplja taneta, koja će proizvesti strašan učinak. Njegov savjet bi zabačen. G. 1819. savjetova Paixhans to isto različnim državama evropskim, i opet uzalud. Tad on objelodani raspravu pod naslovom: „Nova pomorska sila“. U toj je radnji razvio svoju misao i nacrtao tri vrste topova iz lijevana željeza, kalibra od 18, 21 i 27 centimetara. Paixhansov je prijedlog sad uzvitlao veliku prašinu. Ruska i Engleska ga prihvatiše i uvedoše u artiljeriju njegovu obicu. Paixhansova misao bijaše oboružati tim obicama nekoliko parobroda, jer su nosile dalje od dotle uobičajenih topova; a k tome je, s obzirom na veliki preokret, koji je on predviđao, da će proizvesti šuplja taneta u brodogradnji, nagoviještao nuždu metalnoga oklopa. Kad „plivajuća baterija“ dobije svoj metalni oklop — tako je ón razlagaó — pretvorit će se u neporušivu tvrđavu. Tako je dvoboj između topa i oklopa, koji se još nije stišao, nastao, kad su uveli na brodove Paixhansóve óbice.

General Millar uspijeva kasnije s izumom obica moćnijih, ali i lagljih od Paixhansovih, a s njima je uveo drugu važnu novost, t. zv. „pivot carriage“, koji je podao topu daleko veće polje nišanjenja, jer top na takovu stalku može da opiše desno i lijevo od svoje osi velike lukove, što omogućivaše pucanje u svakom smjeru. Sa cigla dva tako montirana topa, na pramcu i na krmi, svaki se je parobrod mogao prometnuti u koristan i praktičan ratni brod.

G. 1853. Paixhansov je izum doživio bučnu i tragičnu posvetu. Kad se opet raspalilo t. zv. „Istočno pitanje“, buknuo je rat između Rusije i Turske. I 30. studenoga te godine ruska eskadra, na čelu joj vice-admiral Nahimov, navali na tursku eskadru, koja bijaše na sidrištu pred gradom Sinope. Ta se eskadra sastojala od sedam fregata, triju korveta i dvaju parobroda, pod zapovjedništvom vice-admirala Osman paše. Ruska je eskadra bila jača, stoga pomorske krugove nije iznenadila ruska pobjeda; ali, što je izazvalo golem dojam, bijaše način, kako je ta velika pobjeda bila izvojštena.

Turska je eskadra imala obične topove, dok su Rusi imali nove obice. Ruski brod na tri palube „Veliki Knez Konstantin“ s obicama svoje donje baterije, uništio je za kakvih pet minuta jednu kopnenu bateriju i jednu tursku fregatu, što bijaše blizu nje usidrena; ruski brod „Grad Pariz“ prouzročio je eksploziju Svete Barbare na drugoj turskoj fregati. I u razdoblju od nekoliko minuta bi uništena čitava turska eskadra, te se jedva spasio jedan parobrodić. Gubitci su kod Rusa bili neznatni.

Sa starim topovima bitka bi bila trajala, da se postigne takav uspjeh, nekoliko sati. Tu se je bjelodano dokazalo, da s eksplozivnim granatama iz obica neoklopljene brodove čeka neminovna propast.

Kad su pritekle u pomoć Turskoj Francuska i Engleska, i počelo opsijedanje Sevastopolja, 17. listopada 1854., krasni francuski i engleski brodovi, koji su se uzaludno naprezali da ušutkaju Konstantinovu tvrđavu, morali su se teško oštećeni povući, jer je tvrđava imala Paixhansove topove.

U ostalom to nije nikoga iznenadilo. — Car Napoleon bijaše prije rata zapovjedio, da se sagrade četiri oklopljene „plivajuće baterije“, dakle brodovi po zamisli generala Paixhansa. Duljina im ne iznošaše više od 21 metra, širina oko 15, a nosivost 1400 tona. Na čvrstu drvenu građu postaviše oklop od 10 centimetara debljine. Svaka je od tih baterija imala 18 teških topova od 50 i posadu od 280 momaka. Imala je nadalje svaka maleni parostroj s elikom. Posebni su ventilatori zračili nutrašnjost.

Kod pokusa se utvrdilo, da jarboli ne služe ničemu, pa su mjesto visokih jarbola zasadili tanke jarboliće za signaliziranje, a i te su u bitci spuštali.

Kad su ti neukusni brodovi grdnih oblika (sl. 19.) zaplovili morem, svi, koji su bili zaneseni za elegantne forme tadanjih brodova, gotovo su se sablaznili. I samo su tri takva broda bila opremljena za vrijeme Krimskoga rata. Ti su brodovi bili spori, bez ukusa, grdobni, ali su već u prvoj vatri izazvali sveopće udivljenje.

Ruske utvrde Kinburn prosuše 17. listopada silnu vatru na ta tri broda, koji su se zvali „Lave“, „Tonnant“ i „Dévastation“, ali bez ikakova učinka, dok su se pod hicima tih oklopljenih brodova ruske utvrde jednostavno raspadale.

I prije nego su Rusi razvili bijelu zastavu, izgubili su 45 mrtvih i 130 ranjenih, dok su na „plivajućim baterijama“ bila tek 2 mrtva i 25 ranjenih. Rusi su doduše sipali tuču projektila i granata od 32 i 18 funti, što no su skakutale po željeznom oklopu, da najzad poskaču u more. Tek je jedna kugla prodrla kroz središnja vratašca na „Dévastation“, pa je otkinula glavu jednom topniku, dok je jednoga stražmeštra pomorske infanterije prignječila uz protivnu stijenu.

„Dévastation“ je pogodilo 75 hitaca, „Lave“ i „Tonnant“ svaku po 60 hitaca bez najmanje ozljede. Sve tri baterije, poslije bitke, bijahu netaknute! U ruskim utvrdama od 62 topa i mužara bijaše ih 29 onesposobljeno i demontirano.

Kod nesretne pomorske navale od 17. rujna protiv Konstantinove tvrđave na engleskim je brodovima bilo uz 44 mrtva još 226 ranjenih. Uz to su dva broda bila teško oštećena, dok su Francuzi imali 30 mrtvih i 164 ranjena na šest teško havariranih brodova. Sve su te žrtve bile bez ikakove koristi, jer se ona navala izvrgla u potpuni neuspjeh, dok su kod Kinburna oklopljene baterije sjajno triumfirale s minimalnim gubicima.

Eto, tako se je oklop najedared nametnuo svim mornaricama!

Ne može se prešutjeti, da je prva francuska mornarica s „Gloire" (sl. 20.) inaugurirala golemi niz oklopljenih pravih ratnih brodova. Ta prva oklopnjača počela se graditi g. 1857. Porinuta je 1859., a prve je pokuse obavila 1861. Duljina joj je iznosila met. 80,30, širina 17, visina 7,26. Debljina oklopa bijaše 12 centimetara, a taj je dopirao do ispod razine vode. Nosivost broda bijaše od 5600 tona, broj momaka 550, topova 36 do 50.

Ali „Gloire" imađaše i nedostataka. Kormilo bijaše bez ikakve obrane, topovi su bili na bokovima, u baterijama, jedva met. 1,88 nad morem, a mogli su ograničeno da pucaju; kroz ona 34 topovska vratašca mogle su uvijek prodrijeti neprijateljske granate, poubijati ljude, i uzrokovati požar u drvenom koritu broda.

Kad se je pojavila „Gloire", Engleska se uzvrpoljila, jer je „Gloire" sa svima svojim nedostacima, mogla da izazove na mejdan, bez najmanje opasnosti za sebe, svaki engleski elegantni ratni brod, makar je svaki bio najbolje oboružan. Zato je Engleska odmah počela da gradi svoju prvu oklopnjaču „Warrior", dakako s modernijim kriterijima.

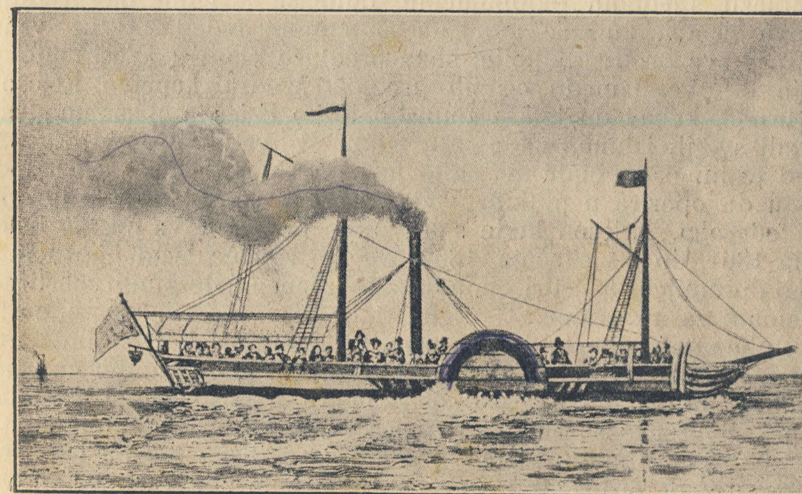
Englezi su svestrano proučili pitanje brodskoga korita, pa su došli do spoznaje, da je uputnije, poradi opasnosti požara na brodu, graditi korita iz željeza. I kad je opasnost požara bila tako tom konstrukcijom ograničena, promisliše, da će biti dovoljno, ako se oklopom zaštiti samo brodska baterija, u kojoj su iznizali najprije 26, pa 34 topa, 13 odnosno 17 na svakom boku.

„Warrior" se isticao s još jednom novosti: bio je naime razdijeljen u nepropusne prostorije, i djelomice je imao dvostruko dno. U njem su bile točno devedeset i dvije nepropusne prostorije. Treća pak njegova prednost bijaše, što je mogao da suče 14 milja na uru, a to je u ono doba bilo, što no riječ, rekord.

Ni Francuska, ni Austrija, ni Italija nisu se povele za primjerom Engleske: da napuste drvenu, a poprime željeznu konstrukciju. One su nastavile graditi drvena korita, na koja bijaše pričvršćen željezni oklop. Te su države pače rekvirirale najbolje parobrode trgovačke mornarice. Takvim su parobrodima jednostavno poravnali palubu, a tad su im na bokovima pričvršćivali oklop, kako se je dalo. Naravski, i te su države priznavale prednost željeznoj brodogradnji, ali njihova brodogradilišta još ne bijahu u mogućnosti, da nešto takovo izrade.

Oko tog doba došli su u porabu t. zv. topovi s ubraždenom (izolučenom) cijevi, a punili su ih otraga. Ali oklop je sjajno odolijevao i njihovim hicima, te su taneta, izbačena od takvih topova, teška do 15 kg., jedva zaparala oklop, dok su ona od 30 kg., ako su se ispalila izbliza, jedva prodirala 6 cm.

Lijepim evropskim oklopnjačama, jedne ili druge konstrukcije, ipak ne bi suđeno, da se prve iskažu u vatrenoj kušnji. Ta je čast zapala oklopnjače, što su na brzu ruku stvorene u Novom Svijetu, kad je u Udruženim Sjevero-Američkim državama buknuo građanski rat. One su se tad podijelile u dva tabora: južne popobunjene države nazvaše se Konfederacijom, a sjeverne Federacijom. Bijaše dakle tabor Konfederalaca i Federalaca. Konfederaciji su pripadale države pretežno agrarne, dok su Federaciju sačinjavale pretežno industrijalne. Konfederalci su imali jedan jedini vojni arsenal. U njemu su našli doista 1198 topova, ali



Sl. 11. Tip parobroda oko god. 1839.

brodova malo; a i ti su bili drvene konstrukcije, i prilično stari. Taj arsenal bijaše u Norfolku u Virginiji. Pomorskih časnika imali su konfederalci priličan broj i to vrsnih; ali mornara, budući da se je pučanstvo bavilo ponajviše ratarstvom, bijaše slabo.

Federalce su zapali skoro svi brodovi i brodska momčad. Bijaše tu 76 brodova, ukupne nosivosti 105.000 tona, s 1783 topa. Dakako, skoro polovica bijahu jedrenjaci. Nestašici časnika doskočili su s promaknućem onih, koje su imali, rekrutiravši ih s trgovačkih brodova kao i s arktičkih ribarica.

Federalcima je brzo uspjelo da blokiraju glavne luke Konfederalaca: New Orleans, Mobile, Wilmington, Savannah, Charleston

i Norfolk; ali nisu mogli da ih osvoje, pa su stoga južnjaci imali dosta vremena da ih silno utvrde.

Konfederalci su uvidjeli, da pod svaku cijenu treba da probiju tu blokadu, koja im bivaše sveđ nesnosnija; ali kako da stvore flotu, koja će svladati protivničku, bez mornara i nužnih industrija? U tom škripcu nije im preostalo već da se nametnu gradnjom kakve oklopnjače. I našavši u Norfolku fregatu na eliku, „Merrimac", od 3197 tona, pretvore je u oklopnjaču, time, da su dali rastaliti željezničke tračnice, i od toga napravili nužne ploče. Ta je oklopnjača imala 20 topova. Bila je bez jarbola, s niskim dimnjakom. Nije bila lijepa, ali je bila čvrsta.

Kad su Federalci u kolovozu 1861. doznali, da Konfederalci raspolažu s jednom oklopnjačom, odlučiše se i oni na gradnju takova broda, koji će moći da se s onom ogleda. U tu svrhu pozvaše sve brodograditelje, neka predlože vladi u Washingtonu svoje osnove. Između ostalih predloži švedski kapetan Ericson tip broda, kakav on bijaše zamislio. Kako Ericson bijaše na glasu poradi svojih izuma, vlada je u rujnu prihvatila njegovu osnovu. Brod je imao da bude ne samo jači od „Merrimaca", već i sposoban da operira u plitkim vodama, gdje se bijahu ugnijezdili Konfederalci. Ericson bude s gradnjom brzo gotov: od 25. listopada 1861. do 30. siječnja 1862. Do 15. veljače brod bijaše potpuno opremljen, a četiri dana kasnije izručen federalnim vlastima, spreman za ratovanje. U ciglih 118 dana bi, eto, sagrađen, i opremljen novi silan tip broda, prozvan „Monitor" — Opominjač —, koji je ostavio svoje ime tipu svoje vrsti u svim ratnim mornaricama. Duljina mu bijaše oko 54 metra, a nosivost tek 776 tona, — prava igračka spram „Merrimaca". Oklopljena mu je bila čitava mrtva strana i paluba. U sredini mu se podizao tornjić od 3 m. visine, a 7 m. širine. Iz toga su tornja virile cijevi dvaju topova, kalibra 25 centimetara, koji su mogli izbaciti projektile teške 60 do 80 kg. Čitav trošak za gradnju i opremu toga broda nije iznosio više od 975.000 franaka; i premda se je u ratu slavno iskazao, vlada ga je jedva jedvice isplatila.

Dne 8. ožujka 1861. jaka eskadra Federalaca zauze Hampton Roads. Jutro bijaše sjajno, pa su Federalci bili izvjesili opranu odjeću, da im se osuši. Najedared se pojavio „Merrimac", koji bijaše taj dan prviput isplovio. Njegovi časnici i momčad bijahu se prije polaska pričestili, vjerujući, da ih čeka beznadna borba. Malene parne topnjače pozdraviše „Merrimac" srdačnim poklicima. Oko 1 sat poslije podne utvrde s kopna prosuše silnu vatru protiv „Merrimaca", ali se ljuto iznenadiše, kad se osvjedočiše, da im projektili skaču po njegovu oklopu poput graška. Kako je „Merrimac" imao ispod pramca i bodež, i njega je on iskušao protiv federalske oklopnjače „Cumberland", koja je malo iza toga potonula, a da nije spustila zastave. Poslije nje spusti zastavu druga velika fregata „Congress", dok su se tri manje nasukale na pličinama. Federalci su tu izgubili 250 mrtvih, veliko mnoštvo ranjenih i dva krasna broda, dok je ostali dio eskadre čekala jednaka sudbina sutradan, kad se „Merrimac" s plimom povrati na bojište, jer ga je osjeka prisilila da se povuče.

Oko devete na večer najedared se pojavi na vodi brod, bez brodskih oblika, ali ipak brod, jer je plovio. To bijaše „Monitor". Na „Merrimacu" pripremiše sve za sutrašnji dvoboj.

U zoru „Merrimac" stane sipati vatru na jednu fregatu, a tad mu „Monitor" krene u susret. Obala bijaše načičkana ljudstvom, željnim da vidi taj okršaj. Oba su broda sipala projektile, ali su ti samo poskakivali po njihovim željeznim oklopima. „Merrimac" držeći, da će imati posla samo s drvenim, neoklopljenim brodovima, bijaše se opskrbio samim granatama; „Monitorove" kugle bijahu doduše pune, ali one su jednostavno popucale na oklopu, ako nisu odskočile. „Monitor" je mogao da ispali hitac svakih sedam, a „Merrimac" svakih petnaest minuta; k tomu ovaj nije smio da rasipava municiju, jer je ne imađaše obilato. Oba su broda pokušala sad i udarac bodežem, ali bezuspješno. „Monitor" se tad povuče na pliče dno, a „Merrimac" prema konfederalnoj obali.

„Merrimac" je u ta dva dana (8. i 9.) bio pogođen nebrojeno puta, pače su mu se na oklopu vidjeli tragovi od 97 hitaca, ali bez ikakve druge štete. Na „Monitoru" su se vidjeli tragovi od 22 udarca.

Kako je i jedna i druga strana brižno čuvala svoju oklopnjaču, nisu se izlagali novom okršaju.

Mjesec dana poslije toga bili su Konfederalci radi neuspjeha na kopnu prisiljeni da isprazne Norfolk. Kako je „Merrimac" duboko gazio, da bi se mogao po rijeci James povući do Richmonda, njegova ga momčad nasuka i spali. Malo iza toga „Monitor" naiđe na otvorenom moru na jaku oluju, u kojoj je jadno potonuo s većim dijelom svoje malobrojne momčadi.

U Evropi su pozorno pratili i učinke i odolijevanje oklopnjača u ovom ratu. Konfederalci kao i Federalci gradili su nove. Federalske su bile svakako bolje i građene i opremljene, i to je odlučilo u tom tužnom građanskom ratu, s kojim ćemo se mi opet pozabaviti, kad bude govor o gusarenju i kršiteljima blokade.

Koliko su pojedine evropske pomorske države upravo grozničavo počele preoblikovati svoj plovidbeni materijal u oklopnjače, toliko su ostale ravnodušne prema monitorima, koji su se pokazali neprikladni za debelo more. Englezi su međutim već g. 1861. započeli s gradnjom svoje, za ono doba goleme oklopnjače „Minotaur", od 10.600 tona, s 6700 konjskih sila i 14 milja brzine. U njezinu su bateriju smjestili 17 velikih topova od 9 tona i 12 malih,

a zaštitili je oklopom od 140 mm. Ali „Minotaur“ je stupio u službu istom g. 1864. Italija se također požurila s gradnjom željeznih oklopnjača. Ona se je spremala na rat protiv Austrije, pa su je nekoja brodogradilišta francuska na vrijeme opskrbila s nekoliko izvrsnih željeznih oklopnjača, a te bijahu: „Maria Pia“, „San Martino“, „Castelfidardo“ i „Ancona“; dvije manje „Formidabile“ i „Terribile“, i topnjače „Varese“ i „Palestro“. Svi su ti brodovi bili porinuti između 1863. i 1864. godine.

Ali i „monitori“ nisu čekali dugo, da ih Evropa poprimi i usavrši. Francuski se prvi monitor iz g. 1863. zvao „Onondaga“ od 2502 tone, s oklopom od 13 cm.; gazio je manje od 4 metra, ali mu brzina ne dopiraše do 8 milja. Istodobno je Engleska sagradila dva: „Scorpion“ i „Wivern“, svaki od 2750 tona; debljina oklopa dopiraše do 114 mm., brzina im je dosegla 10 milja. Toj je vrsti pripadao i talijanski „Affondatore“, porinut g. 1865., snosivosti 4070 tona, debljinom oklopa 127 mm., i brzinom od 12 milja.

Prva evropska prava oklopnjača, koja je sjajno odoljela na moru, i koja je prva preplovila Atlantik, i prošla u Tihi Ocean, bijaše španjolska „Numancia“, koju je Španjolska zajedno s jednom eskadrom drvenih fregata g. 1865. poslala protiv južnih američkih republika Chile i Perù. Ta je krasna oklopnjača imala 7305 tona, 4000 k. s., brzina joj je iznosila 10 milja, debljina oklopa bijaše od 16 cm., a imala je 40 topova. Ona se je u onom za Španjolce teškom ratu istakla veličanstveno, i osigurala oklopnjačama prvenstvo u ratnim eskadrama pomorskih naroda.

IX.

Jadran poslije pada mletačke republike do g. 1914.

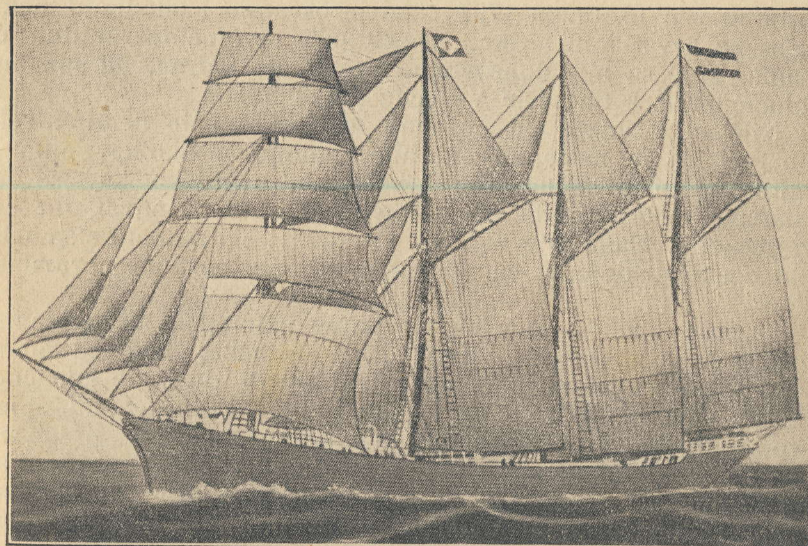
Kad je 17. listopada 1797. bio potpisan ugovor mira u Campoformio između Austrije i Francuske, general Napoleon Bonaparte jednim je potezom pera zadao smrtni udarac Veneciji. Ona i njezini posjedi u Istri, na kvarnerskim otocima i Dalmaciji — bez teritorija Dubrovačke republike, — pripadoše caru Franji II. — To je djelovalo poput groma iz vedra neba!

Primirje sklopljeno u Leobenu u travnju iste godine između cara i republike francuske bijaše doduše duboko zabrinulo mletački senat, ali taj nije ni pomislio na mogućnost, da bi Venecija mogla da prestane postojati kao država. Plemstvo je mletačko vjerovalo, da će se, u najgorem slučaju, Venecija preobraziti u

demokratsku republiku, dakle, da će aristokraciju zamijeniti ljudi revolucije; ali država, kao takva, da će živjeti i dalje.

Ali kad su u Dalmaciju stigli glasovi o samim tim slutnjama, pučanstvo se silno uzrujalo, i, kako bijaše naviklo cjelivati ruku, koja ga je tijekom stoljeća bičevala, odlučilo je da se oboruža čim više dobrovoljaca, koji će otploviti put Venecije, pa ako itko, oni će svojom krvlju da obrane gospodaricu Jadrana.

I doista, jednoga lijepog dana, doplovi na brojnim jedrenjacima, u Veneciju 12 hiljada kršnih Dalmatinaca, dobro na-



Sl. 12. „Beethoven“. Njemačka „goleta“ na 4 jarbola.

oružanih i dobro opremljenih. Ali njihov dolazak, mjesto da razveseli vladu, silno ju je smeo. Da ne izazove gnjev Francuske, s tobožnjim pripravama za otpor protiv francuskih četa, koje su imale da posjednu grad, senat mletački naredi, da se dalmatinske čete imaju smjesta ukrcati na brodove, s kojima su doplovile, i povratiti u domovinu. Nije to išlo baš glatko; ali ipak je uspjelo nagovoriti svakoga pojedinog, tako da nije ni jedan od tih dobrovoljaca zaostao u lagunama. I Veneciji je odlanulo — ironija sudbine! — kad ju je napustila i ta zadnja njezina obrana!

Dobrovoljci su otplovili s oružjem i čitavom opremom, a svaki je dobio i tromjesečnu plaću. Njihov je povratak iznenadio

sve i svakoga, pa je oprezni Opći Providur Andrija Querini, da osujeti svaku mogućnost nereda, radi gomilanja oboružanih masa, izdao nalog svim okružnim oblastima u primorskim stranama, da dobrovoljci imaju predati, odmah kod iskrcanja, oružje i zairu u javna skladišta, i mirno se povratiti svojim domovima.

Sve to bi izvršeno. Dobrovoljci su predali oružje i zairu, ali se nisu odrekli revolucionarnih načela, koja bijahu na prvi mah usisali u Veneciji. Trebalo je da se nađe spretan čovjek, koji će znati izrabiti to njihovo novo raspoloženje, pa eto kaosa i u selima i u gradovima dalmatinskim. A taj je, uz teške smutnje, i nastupio već 15. lipnja 1797., kad je osvanuo i anonimni neki proglas na hrvatskom jeziku, raspaljujući revolucionarni duh u masama, koje su bile dobrovoljno preplovile Jadran, da suzbiju revolucionarce, a tih se je Venecija toliko bojala.

Nije naša zadaća da opišemo te nerede i te nemire. Tek ćemo reći, da je nastupila anarhija, osobito u okolici Splita i Trogira, kao i u samim tim gradovima, pogotovo kad se je razularena okolica rasula po njihovim ulicama. Znajući, da će novi gospodar Dalmacije biti car Franjo II., svi su bolji elementi željno očekivali dolazak carskih četa, da opet nastupe normalne prilike.

Doduše, konačni mir još ne bijaše sklopljen, ali uviđavni Providur Andrija Querini, videći, da je mletačkoj vladi već zadan smrtni udarac, i da ne bi imalo smisla čekati, da bude konačno redigiran ugovor mira, pa da se tek onda izvrše njegove odredbe, počeo je dopisivati s najbližim austrijskim oblastima, preporučujući im sudbinu bijedne Dalmacije, u kojoj je bjesnila anarhija. Tako je mjeseca srpnja 1797. osvanulo pred Zadrom brodovlje, pod generalom barunom Matijom Rukavinom s četama, koje su imale da zaposjednu gradove i tvrđave dalmatinske. To se je brodovlje sastojalo od nekoliko brodova bivše republike i nekoliko oboružanih trgovačkih austrijskih brodova.

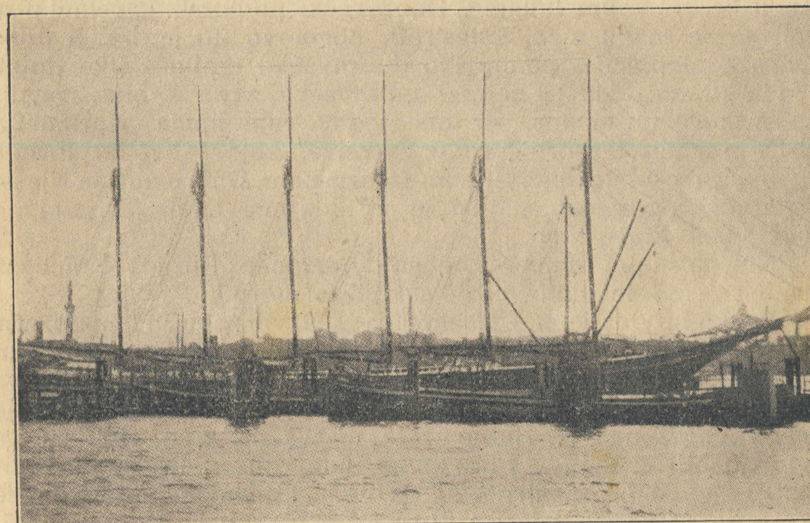
Iz Zadra krene general Rukavina niz obalu, pa je 16. srpnja bio već u Trogiru, gdje su se građani silno iznenadili, kad su se osvjedočili, da generalovi vojnici — sami graničari — govore hrvatski!

Iza Trogira slijedi zaposjednuće Splita i ostalih gradova i varošica. Svuda Rukavina povrati mir i red, ostavivši netaknutu javnu upravu, kakva bijaše pod Venecijom. Reorganizaciju uprave počeo je izvoditi prvi carev namjesnik grof Thurn.

Prva austrijska uprava u Dalmaciji trajala je tek do g. 1806. U tom kratkom razdoblju, uvijek u ratnoj spremi, Austrija nije ni mogla, da je i htjela, uvesti znatne poboljšice u Dalmaciji. S brodovljem, što ga je zatekla u Veneciji, koja joj je također ugovorom u Campoformio pripala, Austrija je sad raspolagala

s nekakvom flotom, koja ne bijaše bogzna kako jaka, ali ipak tolika, da je mogla podržavati svoju nadmoć na Jadranu. Suvišno je spomenuti, da su naši ljudi bili i časnici i mornari na toj malenoj floti.

Kad je Požunskim mirom od 26 prosinca 1805. car Franjo ustupio caru Napoleonu Dalmaciju i Boku Kotorsku, namjesnik dalmatinski barun Tomo de Brady obavijesti proglasom od 18. veljače 1806. „drage i vjerne Dalmatince“, dodavši uvjeravanje, da „do zadnjega časa svoga života“ ne će prestati da im se divi i da ih se sjeća.



Sl. 13. **Američki jedrenjak na šest jarbola u hamburškoj luci.**

Dok su francuske čete, koje su imale da zaposjednu Dalmaciju, marširale preko Hrvatske, rusko baltičko brodovlje, koje se sastojalo od jedanaest ratnih brodova, pod zapovjedništvom viceadmirala Sinjavina, vozeći sa sobom šest hiljada pješaka pod vodstvom brigadnih generala Palkera i Popandopula, bijaše prošlo gibraltarska vrata i dospjelo u Boku Kotorsku, a da ih nitko nije spriječio, da je i zauzmu. Tako su imale da se sukobe na obalama Jadrana sile dvaju jakih carstva!

Francuska vojska, oko pet hiljada pješaka, pod zapovjedništvom generala Molitora, zauze 12. veljače 1806. ispražnjenu Kninsku

tvrđavu. Odatle nekoje čete krenu put Zadra, druge put Sinja, a najveći dio put Drniša i Šibenika, odakle su primorskom cestom nastavile napredovanje put Trogira, Splita, Makarske i Neretve, s namjerom, da se probiju do Boke Kotorske. Da to provedu, trebalo je da pregaze slobodu Dubrovačke republike, što su one, kako smo vidjeli[1]), nelijepo i izvršile.

Neutralnost, koju bijaše proglasio Dubrovnik, donijela je ovoj dvanaestogodišnjoj državici najkobnije posljedice. Ne samo što se je ruska pješadija združila s nekoliko tisuća Crnogoraca i krenula da podsjeda grad Dubrovnik, već su Rusi plijenili sve dubrovačke trgovačke brodove, proglasivši ih dobrim plijenom, gdjegod su ih sastali, a isto su uradile i sve države, neprijateljice Francuske, u svojim lukama. Dubrovački pomorski kapetani nisu mogli da se snađu u toj katastrofi, pogotovo što je, baš u doba francuske revolucije, pomorstvo dubrovačko crpilo velike dobiti od svih strana: tada je naime dubrovačka zastava bila svagdje i od svakoga poštovana, jer ona jedina nije imala neprijatelja.

S pomoću teritorijalaca iz Neretve, koje je vodio Franjo Nonković, a osobito lukavštinom francuskom, Dubrovnik se riješio neugodnoga podsjedanja. Rusi su se 6. srpnja 1806. jednostavno povukli pod Erceg-Novi.

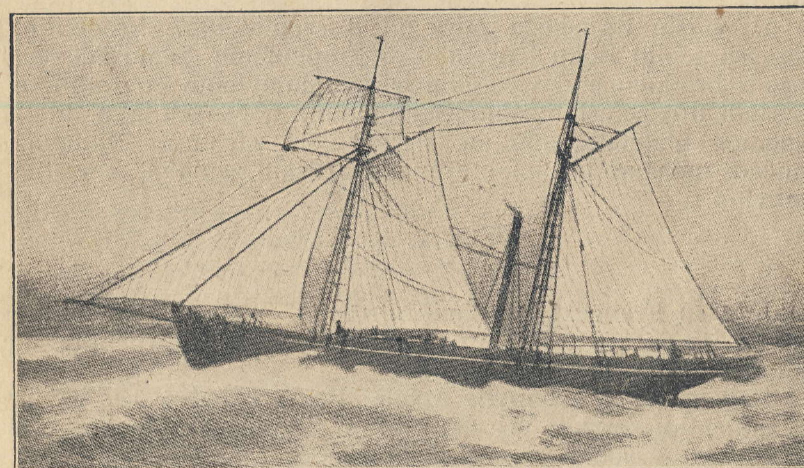
Ne opisujući daljne kopnene operacije Rusa i Francuza ograničit ćemo se samo na događaje na moru.

Rusko brodovlje nije izvelo tada nikakvih zamašnih poduzeća, kako se od njegova broja moglo očekivati, pogotovo s obzirom na okolnost, što Francuzi još tada nisu imali u Jadranu nikakova brodovlja. Pokušali su se iskrcati na otoku Korčuli, i to im je uspjelo. S brežuljka sv. Blaža uzeše pucati na grad, dok su ga istodobno bili iz topova s brodovlja, tako da je neznatna francuska posada bila prisiljena da ga noću krišom napusti i da se povuče na poluotok Pelješac. Rusi su se nadali, da će im, imajući uporište na Korčuli, lako poći za rukom da redom osvoje ostale otoke. Najprije su blokirali otok Hvar, ali bezuspješno. Tad su 29. travnja počeli sipati vatru iz topova na sam grad Hvar, te su oštetili veliki broj gradskih kuća, a najviše krasnu Ložu, djelo glasovitoga Sanmichieli. Pokušaše iskrcati nekoliko stotina pješaka, ali ni ti ne zauzeše grada, već se najzad povukoše natrag na brodove, ostavivši u rukama Francuza do stotinu zarobljenika, dok je oko trista Rusa poginulo u okršaju. Poslije toga neuspjeha brodovlje rusko otplovi, da pokuša osvojiti otok Brač, gdje ne bijaše nikakvih utvrda. To im nije bilo teško. Na Braču su iskrcali nešto pješadije, te su u Milni uredili posebnu upravu, kojoj postaviše na čelo Andriju Kovačića iz Pučišća. U uskom prolazu

[1]) Vidi: Dio I. str. 203.

između Brača i otoka Šolte, u prosincu 1806., sukobe se dvije francuske topnjače i jedan oboružani trabakul s jednim ruskim „briggom“ od 18 topova. Topnjače, izrešetane, moradoše uzmaknuti, a trabakul se povukao istom, kad je izgubio dvije trećine momaka. Brigg je spasila blizina luke Milne, inače bi bio potonuo.

Rusi su, držeći otok Brač, bili preblizu dalmatinskom kopnu. Oni su nastojali širiti glasove, da namjeravaju uspostaviti mletačku upravu, sjećajući se one ekspedicije dobrovoljaca g. 1797. Pokušali su uzbuniti Kaštela, ali bezuspješno; a tada upru sve sile da pobune žitelje male poljičke republike. Poljičane ne bijaše teško nagovoriti, jer su se nadali, da će im Rusi uspostaviti stare povlastice. Ali u zao čas: Francuzi u krvi uguše njihov ustanak,



Sl. 14. „Robert Stockton“, najstariji parobrod na vijak u Americi.

makar su im pritekli u pomoć Rusi s najjačim svojim brodovima, kao što bijaše „Korablja“ od 110 topova, „Strela“ od 60, te tri velika brigga: „Sv. Petar“, „Sv. Nikola“ i „Sv. Ivan“. Znatan broj Poljičana pribježe na ruske brodove.

Vojska francuska pokorivši Poljica nastavi put prema Omišu. Rusko brodovlje spusti sidra pred ušćem Cetine, te iskrca 600 vojnika i 200 Poljičana, koji zauzmu grad i njegov kaštel. Ali Francuzi s velikim naporom i odatle protjeraju Ruse, koji najzad napuste Omiš i povuku se na brodove. — Tako je konačno svršio Poljički ustanak.

Od Omiša krenu rusko brodovlje prema Makarskom Primorju, Podgorani i Drašničani htjedoše se oprijeti Francuzima. Pod Podgorom se Rusi usidre i iskrcaju nešto pješadije, koja se sjedini s pobunjenim seljacima. Francuzi se približavahu, držeći se podalje od obale, da dobiju bolje položaje i da ne budu izloženi vatri ruskih topova. Rusi i Podgorani sukobe se tako s Francuzima podalje od obale. Bitka je kratko trajala, ali je bila vrlo žestoka. Rusi se brzo razbježe prema obali, pod zaštitu brodskih topova. Ostalo ih je stotinjak mrtvih, a tridesetak ih zarobiše. Primorci izgube još više ljudi. Ta se je krv utaman prolila, jer je 16. lipnja 1807. bilo sklopljeno primirje između francuske i ruske armade, a malo iza toga, i mir u Tilsitu. Mnoštvo je primoraca svoju nepromišljenost platilo životom, a povrh toga su im francuski vojnici i kuće popalili.

U smislu tilsitskoga mira od 8. srpnja 1807. brodovlje je rusko ispraznilo Boku i predalo je Francuzima. Samo pet ruskih linijskih brodova pod vice-admiralom Sinjavinom povratilo se u Kronstadt, dok se ostali zakloniše dijelom u tršćansku luku, dijelom u lagune mletačke, gdje su s vremenom istrunuli. Njihova se momčad, mornari i vojnici, preko austrijskih zemalja, povratila u domovinu[1]).

*

* *

Kad su Francuzi zaposjeli Dalmaciju, propustili su zaposjesti otok Vis, te su povjerili upravu otoka jednome mirovnom sucu i jednome teritorijalnome časniku.

Dok je rusko brodovlje držalo Boku i jedva se do Trogira zalijetalo, prazni Vis kao da je mamio svakojake gusare, pod zastavom španjolskom, sicilijanskom i sardenjskom. Ali je bilo gusara i pod engleskom i francuskom zastavom. Ti su se instinktivno međusobno progonili. Između gusarskih brodova pod francuskom zastavom spominje se brod „Le Sans Peur“ s kapetanom Carli. Taj je pred jednom engleskom fregatom uletio u luku grada Ankone, gdje je sam radije svoj brod potopio, nego li da ga preda Englezima. Vis ne imajući nikakve vojničke posade bijaše gusarima izvrsna baza, odakle su se mogli zalijetati na sve strane, iskrcavati u najvećoj sigurnosti plijen, a i sami se zaklanjati u slučaju nevolje. Dok su Rusi bili na Jadranu, i njihov se je gdjekoji brod zaletio do Visa, zadržavši se kratak čas; ali

[1]) Vladika crnogorski, Petar I., Petrović Njeguš, koji je predvodio crnogorske čete, kao saveznik Rusije protiv Francuza, dobio je 4. listopada 1806. od ruskoga cara svotu od 2567 dukata u ime odštete za svoje troškove prigodom okupacije Boke Kotorske, dok je car napose poslao vladiki zlatan križ s draguljima.

poslije odlaska Rusa iz Jadrana počeše pristajati u viškoj luci sad jedan sad drugi engleski brod, tako da je grad Vis crpio iz toga znatnu korist. Nisu ni gusari spuštali svoja sidra u viškoj luci badava. Tako je postepeno Vis postajao znatno tržište, a blagostanje njegovih žitelja je naglo napredovalo. Dogodilo se i to, da su se mnogi gusari, okanivši se gusarenja, naselili na Visu, a pridolazili su i doseljenici iz drugih krajeva.

Car Napoleon, da zada smrtni udarac Englezima, proglasi blokadu čitavoga evropskog kontinenta, zabranivši svim narodima svaki trgovački saobraćaj s Engleskom. Nisu se smjeli dobavljati ni proizvodi industrijalni ni kolonijalna roba engleska. Zabrana bijaše tako stroga, da se je morala naprosto zapaliti sva engleska roba, koja bi se zaplijenila, bila i najskuplja. Posve je prirodno, da je prebrzo nastala nestašica engleske robe na evropskom kontinentu, kojoj je radi toga i cijena silno porasla. Englezi su brzo uvidjeli, da je Vis, sa svojom divnom lukom, stvorena baza za krijumčarenje svakojake robe, ne samo u Italiju, već i u Dalmaciju, pogotovo u Neretvu, a po njoj dalje u zemlje otomanskog carstva, iz kojega su je prenosili i u austrijske zemlje. Nije stoga nikakvo čudo, što su se trgovački poslovi toliko umnožili, da je broj viškoga pučanstva, od g. 1808. do 1811., od nepune četiri tisuće skočio na dvanaest tisuća duša. Bilo je tu Engleza, Talijana, Nijemaca i Dalmatinaca s kopna i s otokâ. Svi su se bavili trgovinom proizvoda industrijalnih kao i kolonijalne robe; a sve se tržilo uz visoke cijene. Zato se i blagostanje na otoku razvilo do nevjerojatnosti; uvlačila se svaka udobnost i luksuz, pa su se svi napinjali da nauče engleski govor, poprimala se engleska nošnja, a ljudi su oponašali Engleze čak i u jelu i u piću!

Sam otok nije mogao da pruži sve, što je trebalo tolikomu broju pučanstva i momčadi engleskih brodova, koji su često pristajali, pa su stoga žitelji dalmatinske obale, želeći da se domognu zarade, izmišljali sve moguće načine, izvrgavali se najvećim opasnostima na moru, prevozeći u Vis svakojaki živež, premda su oboružani francuski brodovi neprekidno krstarili, da osujete takav saobraćaj. Primorci bi naravno prodali dovezeni živež, i nakupovali engleske robe, koju su na povratku nastojali da prokrijumčare i da opet zarade velike novce.

Da ipak jednom stane tome na kraj, francuska je vlada naložila, da se u Ankoni opremi eskadra i da krene put Visa pod zapovjedništvom kapetana Dubordieua. Sastojala se od dviju francuskih i jedne talijanske fregate, jedne korvete i dva brigantina. Uzela je sa sobom i bataljun talijanske pješadije. Dubordieu otplovi iz Ankone 20. listopada 1810. Da zavara otočane, dade putem izvjesiti na sve brodove englesku zastavu, što se je kosilo s propisima međunarodnog prava, koje se ni danas uvijek ne poštuje,

a kamo li u ono doba. Ta je malena eskadra doplovila u Vis 22. listopada, kada ne bijaše slučajno u luci ni jednoga ratnog broda engleskog, i kad su brodovlasnici-krijomčari, ne sluteći nikakova zla, mirno obavljali svoje poslove. Istom kad je francuska eskadra unišla u luku, oni se domisliše jadu, te se razbježaše kojekuda po otoku, ostavivši i brodove i robu. Francuzi se iskrcaše, preniješe svakojake robe na svoje brodove, a tad zapališe sve trgovačke brodove u luci, a da im nisu prije ni demontirali topove. Nakon osamsatnog boravka u luci, bojeći se, da ih ne iznenade ratni engleski brodovi, požure se Francuzi na pučinu, vodeći sa sobom i jedan gusarski brigg, koji su našli u luci s vrlo bogatim teretom.

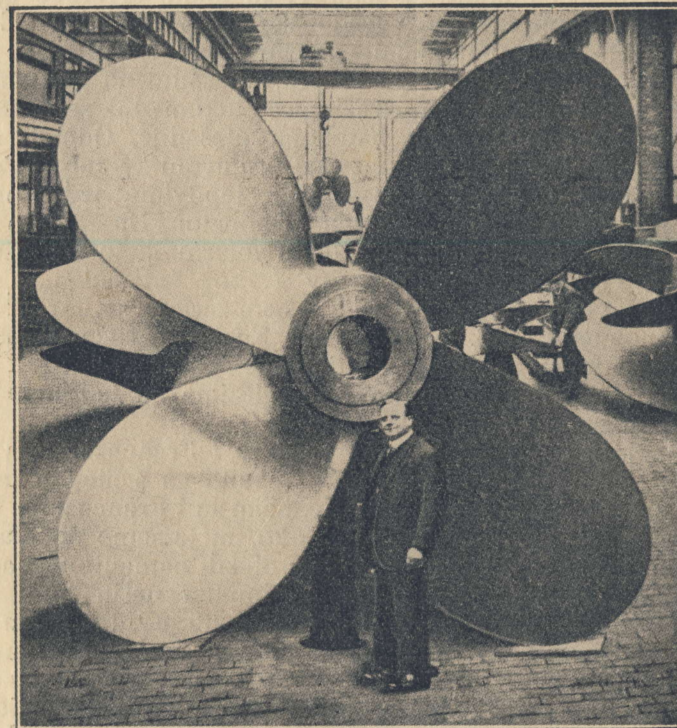
Ta je epizoda nanijela Francuzima više štete nego li koristi, jer se sad Englezi osvjedočiše, da treba vojnički zaposjesti i utvrditi Vis; a brodovlasnici-krijomčari odmah se rastrkaše, da nabave nove brodove, i da se opet jave na Jadranu, brojniji nego li prije. Trgovina, koja je samo na nekoliko dana bila obustavljena, nanovo je procvala, te i naši primorci još zanosnije uspostaviše prvobitni saobraćaj s otokom, kad su se osvjedočili o nemoći Francuza, da to spriječe.

Francuzi su sad imali još više razloga da upru iz svih sila, ne bi li istrijebili Engleze s Visa, koji se nalazi nekako u središtu Jadrana, odakle su mogli po miloj volji uznemirivati njihove posjede i na istočnoj i na zapadnoj jadranskoj obali. Dakako najviše ih je peklo, što se je mogla prokrijomčariti nevjerojatna množina engleskih proizvoda i kolonijalne robe, makar je na jednoj obali sad bila francuska kraljevina Ilirija, a na drugoj francuska kraljevina Italija[1]). Da se tome krijomčarenju jednom za uvijek učini kraj, Napoleon zapovjedi novu ekspediciju protiv Visa. Ta je otplovila iz Ankone 11. ožujka 1811. I njoj je bio na čelu Dubordieu. Sastojala se od tri fregate francuske i jedne talijanske. Svaka je imala 44 topa. Bile su još dvije korvete, svaka od 32 topa — jednom je zapovijedao naš čovjek, prezimenom Baratović — pa jedan brigantin sa 18 topova, dvije „golette" i jedan „šjabek" s pješadijom i poljskom artiljerijom.

U zoru 13. ožujka 1811. osvane ta eskadra na vidik Visa, ovoga puta nađe englesku eskadru, i to dvije fregate po 38, jednu s 32, i jednu korvetu s 22 topa. Dubordieu krene u 6 sati protiv Engleza, koji izvjesiše malu galu, i stadoše manevrirati, kako bi dobili vjetar u krmu. Kad su Englezi dospjeli na topomet, njihov zapovjednik Hoste izvjesi signal „Sjetite se Nelsona!"

[1]) Važno je napomenuti, da je princ Eugen, potkralj Italije, koga providur Dandolo naziva u svojem glasilu „Kraljski Dalmatin" banom, još 26. veljače 1806. pisao generalu Marmontu, u ime cara Napoleona: „Jednom riječju, granica kraljevine Italije jest Soča".

Makar je brodovlje francusko bilo brojnije, sreća je i ovoga puta poslužila Englezima. Francuski zapovjednik Dubordieu junački pogibe, kad je htio da zakvači jedan neprijateljski brod. Tad mu se brod nasuka na greben. Njegove ranjenike preuze spomenuti šjabek, koji ih iskrca na Visu, a tad ga njegov zapovjednik lagumom baci u zrak. Druge dvije francuske fregate pobjegoše u Hvar, a



Sl. 15. Propeler „Bremena", najbržega parobroda na svijetu.

za ovima i korveta, kojom je zapovijedao naš Baratović. Druga se korveta predala, ali istom kad je imala 70 mrtvih i silu ranjenih. Talijanska je fregata također spustila zastavu, ali tek kad je izgubila, što mrtvih što ranjenih, dvjesta ljudi, naime dvije trećine momčadi; kad je izgubila jarbole, te kad su joj onesposobili od 44 točno 42 topa.

Englezi se ponose viškom bitkom tako, da je smatraju pravom narodnom slavom. Ta im je pobjeda osigurala posjed otoka Visa, a i gospodstvo nad Jadranom, pošto su prije zaposjeli otok Krf, koji gospoduje nad ulazom u Jadran. A da još bolje osiguraju sebi Vis, urede na njemu političku upravu, i utvrde gradsku luku. Građanskim i vojnim guvernerom na otoku bi imenovan pukovnik Robertsohn, a 12. srpnja 1812. bio je ustoličen zakonodavni zbor, koji se sastojao od dvanaest odličnih otočana, s predsjednikom na čelu. Ti su imali da urede upravne zakone i da ustroje sudište za građanske i kaznene stvari. Članovi su toga sudišta bila tri najodličnija otočana. To bijaše sud prve molbe. Protiv njegove presude moglo se prizvati samo na guvernera. — Jedan je ratni engleski brod stražio pred lukom, dok se je kopnena posada sastojala od jednog bataljuna pješadije. Odmah se pristupilo gradnji tvrđave, koju nazvaše tvrđavom sv. Jurja. Podignu još tri utvrđene kule, dobro opskrbljene topovima: jednu prozovu Robertsohn, drugu Bettink, a treću Wellington. Na samom školju pred varošem sagrade dobro utvrđenu vojarnu, koju nazvaše Host. I tako je Vis bio osiguran protiv svakog iznenađenja, dok je njegova trgovina još više procvala u sjeni zastave sv. Jurja. Poslije pada Napoleonova, 13. srpnja 1815., Englezi izruče Vis austrijskomu brigadnom generalu Milutinoviću.

Prije nego li se raskrstimo s Englezima na Jadranu, red je da spomenemo još nešto.

Dok je bjesnio rat između Engleza i Francuza, Englezi su više puta zaplijenili koji naš brod i spalili ga s čitavim teretom, ako je izvjesio francusku zastavu. Jednako su i Francuzi na javnim trgovima spaljivali englesku robu, ako im je samo dopala ruku. Ali, treba priznati, da Englezi nisu nikad nanijeli ni najmanje štete ni pokretnom ni nepokretnom imetku naših ljudi, ni na otocima ni na kopnu, gdje ne bijaše nikakvih utvrda. Jedan jedini put su se iskrcali na Supetru, na otoku Braču, da ponesu sa sobom živeža.

Odmah poslije Lipskoga, kad je bilo očito, da se je sreća objesnomu Napoleonu iznevjerila, počeše pridolaziti iz Hrvatske austrijske čete u Dalmaciju, da redom osvajaju dalmatinske gradove i tvrđave. Zadar su okružile tad čete generala baruna Tomašića, kojemu su pritekla u pomoć dva engleska ratna broda, da podsjedanom gradu spriječe svaki saobraćaj po moru. Jedan se brod usidrio ispod Arbanasa, a drugi blizu glasovitoga Mikulina rta. Kako general Tomašić nije imao pri ruci topništva, iskrcali su Englezi s brodova nekoliko topova, a nekoliko ih je bilo dovezeno iz Šibenika, iz tvrđave sv. Nikole, koja već bijaše kapitulirala. Tako je, istom petnaest dana poslije dolaska Tomašićeva, počelo bombardovanje Zadra. Kako je u gradu bila posada

hrvatskih četa iz Napoleonove Ilirije, a čete, što su podsjedale grad, sastojale se također od samih Hrvata, pod vodstvom Hrvata generala Tomašića, ne bijaše gubitaka ni na jednoj ni na drugoj strani, pogotovo pak podsjednuti grad nije stradao ni u jednom pogledu. Glas krvi je prevladao kod braće! I makar su Francuzi upotrijebili najveću strogost, bili su ipak prisiljeni da hrvatskim vojnicima dopuste izaći iz grada. Malo iza toga francuski je general predao grad. Eto tako su gradovi i tvrđave dalmatinske potpale opet pod Austriju, još prije nego li je minula godina 1813. — Englezi su svojim brodovljem pomogli da se to provede i u južnoj Dalmaciji, gdje je inače general Milutinović nailazio na velike zapreke[1]).

* * *

U doba mletačkoga gospodstva u našim krajevima, ako bi se republika s kime zaratila, bili su nekoji od naših primorskih gradova obvezani oboružati po koji brod, koji bi se pridružio glavnoj armadi. To je za naše gradove bio ne samo silan teret već i prigoda smutnje među građanima. Bilo je posve prirodno, da se je teško postizavao sporazum glede izbora zapovjednika broda, glede oporezovanja za pokriće troškova, glede broja i izbora mornara i vojnika, od kojih se imađaše da složi brodska momčad.

Brodogradnja bijaše zaostala. Neko doba se uopće nisu smjeli graditi u Dalmaciji brodovi za dugu plovidbu, a ne bijaše to ni uputno, kad naš čovjek nije smio da podržava trgovačke veze s inozemstvom. Što je trebala Dalmacija, imala je da nabavi samo u Veneciji; a što je mogla da proda, to je opet morala da proda samo mletačkim trgovcima.

U XVIII. stoljeću dva su bila glavna brodogradilišta: u Korčuli

[1]) Kad je Napoleon poduzeo svoju bezumnu vojnu g. 1812. protiv Rusije, car je Aleksandar pozivao crnogorskoga vladiku Petra I. Petrovića da sakupi svoje Crnogorce i protjera Francuze iz Boke. Vladika se je tome pozivu smjesta odazvao i 9. rujna 1812. stisnuo opsadom najprije Budvu, koja se je predala sa svim okolnim mjestima, pa Kotor i Ercegnovi. U tom poduzeću pomogli su Crnogorcima Englezi. Pod Ercegnovim bitka je trajala dva dana i dvije noći, dok nisu Francuzi bili prisiljeni da uzmaknu. Formalnu predaju Boke izvršio je francuski general Gauthier engleskomu kapetanu Hoste. Tri dana poslije te kapitulacije, Englezi su ustupili Boku Crnogorcima, a ovi su je sjedinili s Crnom Gorom u jednu državu, s kojom je upravljao vladika Petar na čelu jedne provizorne vlade. Ali ipak, austrijski je general Milutinović zauzeo na 27. svibnja 1814. Ercegnovi, a 2. lipnja iste godine Kotor. Tim je Boka definitivno potpala pod Austriju. Kad je pak Sava Plamenac, koga bijaše vladika poslao k caru Aleksandru, došao iz Pariza s carevim pismom, u kojem car preporuča vladiki da ustupi austrijskoj carskoj vladi Kotor i čitavu Boku, vladika se je silno razočaran povratio na Cetinje, gdje je g. 1831. preminuo, a već g. 1834. bio je od Ruske Sinode kanoniziran.

i u Trogiru. Građevno se drvo dobivalo na otoku Korčuli i iz poljičkoga primorja. U drugoj polovici XVIII. stoljeća gradili su se ne samo brodovi za obalnu, već i za dugu plovidbu. Pače je, kad je glasoviti mletački admiral Emo g. 1783. ukrotio silu berberskih gusara, ugled Venecije znatno porastao. Njezino je brodovlje štitilo trgovinu ne samo na Jadranu, već i u Sredozemnom moru, pa i u samom egejskom arhipelagu. Brodogradnja bijaše u našim krajevima sad sasvim slobodna, pa je i atavistička pomorska vještina naših ljudi izbila svom snagom, te se i blagostanje počelo pridizati. Evo u čemu je ključ i onom pohodu dobrovoljaca g. 1797. u lagune, i kako treba shvatiti one prilično dramatske prizore u nekojim mjestima, osobito u Boki, kad je trebalo da se spusti zastava sv. Marka i da se složi na vječni počinak. Da to potkrijepimo, bit će dovoljno spomenuti, da je od g. 1780. do 1796. sam otok Brač podigao broj svojih brodova duge plovidbe od četrdeset do preko devedeset, dok su Lošinjani i Cresani u tom istom razdoblju svoju trgovačku flotu podvostručili: od stotinjak do preko dvjesta. U Boci Kotorskoj se od g. 1780. broj brodova duge plovidbe jednostavno početverostručio, pa je u njoj blagostanje svakoga sela procvalo, još više nego li na Braču, Lošinju i Cresu. Naši su se pomorci zalijetali čak s onu stranu Atlantika, da se takme s pomorcima prvih naróda i da donesu kući čim veću zaradu.

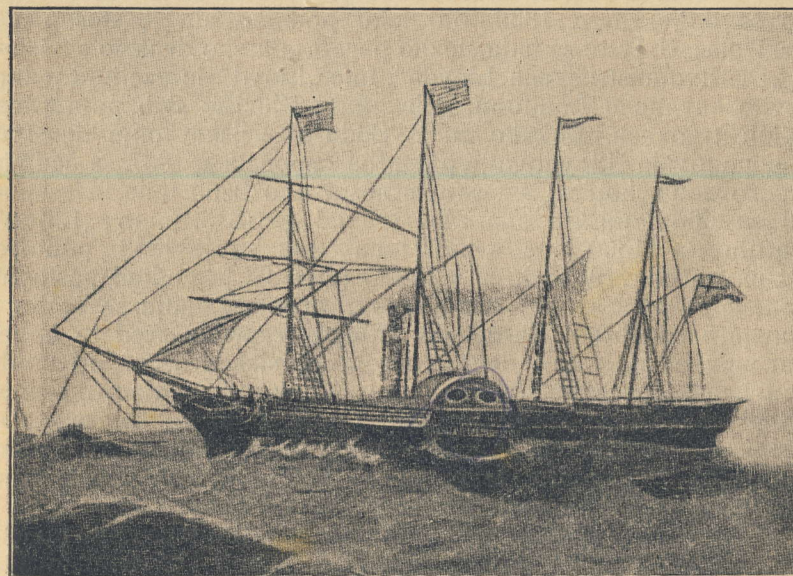
Dva najveća grada u Dalmaciji nisu se osobito isticala u toj pomorskoj utakmici. Zadar je prije pada Venecije imao tek dvanaest brodova duge plovidbe, da ih brzo zatim izgubi; dok Split nije nikad pokazao osobit zanos, a ni spretnost za plovidbu. Split je oskudijevao i u brodovima obalne plovidbe, pa su njegov pomorski saobraćaj podržavali podanici Crkvene Države, najviše oni iz Ankone i Pesara. Kad je Venecija propala, Split se osvjedočio, da se u tom pogledu ne može oslanjati na tuđu pomoć, pa se je dao na gradnju brodova, tako da ih je u kratko doba mogao nabrojiti oko šezdeset, od 10 do 80 tona nosivosti. S takvim brodovima Split je udario temelje onom pomorskom saobraćaju s Trstom i Venecijom, koji je mnogo pridonio njegovu procvatu. Ti su brodovi vozili u spomenute luke različne domaće proizvode, a na povratku su dovozili sve, što je trebalo za domaću potrošnju, kao i tranzitnu robu.

Ali kad su se podanici sv. Marka napokon počeli oporavljati, dnevi republike bili su na izmaku. Uza sve nevolje uvriježila se i tolerirala malverzacija s državnim prihodima. Kako se je sve davalo u zakup: desetina, travarina, carina, kao i različni liveli, to su privatnici prisvajali veći dio prihoda, a manji dio, sve po miloj volji, predavali državnoj blagajni. Tako su se obogatile mnoge obitelji, koje su imale puno razloga da žale za mletačkom

vladavinom. Zabilježeno je, da je jedna sama obitelj, seleći iz Zadra u Veneciju, ukrcala sa sobom, u današnjoj valuti, preko milijun i šest stotina tisuća zlatnih franaka, a da i ne spomenemo relativnu vrijednost tolike svote prema današnjoj, makar u zlatu.

* * *

Kad je svršila napoleonska epopeja s tužnom plovidbom „Bellerophona", koji prenese dugogodišnjeg arbitra Evrope na



Sl. 16. „Great Western", prvi engleski transatlantski parobrod (g. 1838.).

otok sv. Helene, svijet je uživao kratko doba mir, i sve mornarice stegnuše svoje naoružavanje.

Sad je brodogradnja na našoj obali ponovno oživjela. Dakako, počeci su bili vrlo bojažljivi. Svijet, iskrvavljen u ratovima, nije vjerovao u stabilnost mira. U početku su se gradile škune, briggi i brigantini. Kasnije, polovicom vijeka, učestala je gradnja barkâ (sl. 21.) i nava (sl. 22.). I tako su u drugoj polovici XIX. vijeka kod nas veliki trgovački jedrenjaci bili mnogobrojni. Mala primorska mjesta imala su po dvadesetak kapetana, a gdjekoja, kao n. pr. varošice na poluotoku Pelješcu mnogo više: po 50, 60 i

preko stotine. Središta pomorska bijahu: Trst, Dubrovnik, Rijeka, Senj, Bakar i Lošinj; ali je bilo časova, kad je brojem brodova sva ta središta natkriljivao poluotok Pelješac.

I u doba krimskoga rata pomogli su se mnogo naši brodovlasnici.

Ali, kad se je pojavio na Jadranu parobrod, trebalo je da naši sjajni jedrenjaci izdrže s njime ljut dugogodišnji mejdan. I oni su ga dugo izdržali, ali su najzad klonuli: njih je konačno nestalo. Dakako, pod tim jedrenjacima razumijevamo samo one velike, sposobne i za oceansku plovidbu.

Prvi udarac jedrenjacima zadao je Trst. On se je od bečkoga kongresa dalje, do g. 1833., bio tako podigao, da je došao na svjetski glas. U Trstu se tada složilo parobrodarsko društvo s naslovom „Društvo austrijskoga Lloyda". Ime „Lloyd" su uzeli od jedne glasovite kavane u Londonu, gdje bijaše stjecište svih pomoraca i velikih trgovaca. Dakako da je vlada austrijska tome društvu vrlo pogodovala. Lloydova je plovidba započela g. 1837. sa čednih šest parobroda, koji su svi skupa nosili oko 2260 tona, a raspolagali sa 660 konjskih sila. Ali je već g. 1843. imao „Lloyd" 14 parobroda (1360 k. s. i 4537 tona), dok se je 1853. ponosio sa 58 parobroda (9320 k. s. i 28.105 ton.) Te je godine postavio kamen temeljac i svome znamenitom arsenalu, gdje se grade i popravljaju parobrodi. Kasnije se „Lloyd" razvijao sveđ to bolje, makar su se osnivala i druga parobrodarska društva, od kojih su mu nekoja pomalo oduzimala prenošenje naše obalne trgovine, a druga opet veze s velikim inozemnim lukama. Opasan mu suparnik bijaše društvo „Adria", osnovano na Rijeci. Ali s njim se je „Lloyd" nagodio, tako da su podijelili sve stalne veze s inozemstvom. Ta je podjela bila ovako udešena:

„Lloyd" je pridržao našu obalnu plovidbu produljenu do Drača, Krfa i Sante Maure; prugu za Carigrad i Smirnu; pruge iz Carigrada u Varnu, Konstancu, Odesu, Batum i Trapezunt; prugu u Aleksandriju; sve pruge iz Trsta put Indije, Kitaja i Japana i 6 plovidba na godinu iz Trsta u Pernambuco, Rio de Janeiro i Santos. — Lloydovo je brodovlje g. 1909. imalo 200.205 Rt.

„Adria" je podržavala sve pruge iz Rijeke u sve veće talijanske luke, onda u Marseille, pa, ako je trebalo, i u gdjekoju luku španjolsku i portugalsku. Onda pruge u sve atlanske luke s jedne strane do Liverpoola i Glasgowa, a s druge do Hamburga; zatim šest plovidba na godinu iz Trsta u luke južne Amerike do La Plata, i šest plovidba na godinu u New-York.

Kad su naši brodovlasnici vidjeli, da njihovim jedrenjacima prijeti gotova propast i da će ih u najbližoj budućnosti nestati, počeli se i oni udruživati, i tako su nikla manja parobrodarska društva na Rijeci, u Senju, Makarskoj, na Visu i u Dubrovniku.

Njihovi su počeci bili čedni. Fuzijom riječkoga društva „Švrljugina" i senjskoga „Krajačeva" stvorilo se „Ugarsko-Hrvatsko parobrodarsko društvo", koje se s vremenom dalo u službu ugarske države. Radi toga je dobivalo sve veće subvencije od Madžara, pa je konačno počelo vijati ne samo na svojem sjedištu na Rijeci, već i na svojim parobrodima madžarsku zastavu na sve narodne blagdane madžarske. To ulagivanje Madžarima izazvalo je veliku reakciju uzduž čitave dalmatinske obale. Tada bi bili ti parobrodi vrlo zlo prošli, da ih nisu naši ljudi u Dalmaciji štedjeli iz poštovanja prema njihovim kapetanima, koji su bili svi iz istarskih i hrvatskih primorskih strana. Nedostojna odanost toga društva prema Madžarima, — kao da mu oni nisu doznačivali subvencije iz zajedničkih prihoda ugarskih i hrvatskih! — te njegovo vijanje madžarskih zastava na našem moru, bio je loš primjer za nekoje tuđe eksponente u Hrvatskoj i Slavoniji, koji se, namješteni na državnim željeznicama, usudiše razviti na nekojim stanicama madžarski barjak. To je izazvalo silnu reakciju uzduž svih pruga, i došlo je do krvavih sukoba, koji su bili poprimili značaj bune. Tamnice su bile pune hrvatskih otadžbenika i otadžbenica. Za njih se odlučiše zauzeti dalmatinski narodni zastupnici, te zamoliše audijenciju kod cara Franje Josipa. On im je tu audijenciju uskratio, da se ne zamjeri Madžarima, koji su ga u svoje vrijeme bili detronizirali. Takva habsburška zahvalnost, kao što je i prirodno, izazvala je kod najvećega dijela Hrvata raspoloženje, koje je pomoglo, ako nije i pospješilo, slom habsburške monarhije!

* * *

Poslije bitke kod Trafalgara nije bilo u evropskim morima znamenitijega sukoba između dviju modernih flota do bitke pod Visom 20. srpnja 1866., kad se je srazilo talijansko i austrijsko brodovlje. Cilj Italije bijaše dobiti Dalmaciju i njezine otoke, i time zagospodovati nad Jadranom; austrijska pak flota imala je da to spriječi, da Austrija ne izgubi značaj velesile.

Prije tog događaja, g. 1864., jedna austrijska divizija, složena od samih drvenih brodova, otplovi u Sjeverno more, da operira protiv Danske u ratu, što ovoj malenoj kraljevini bijahu nametnule Austrija i Pruska radi vojvodina Schleswiga i Holsteina, koje je Pruska htjela da otkine od Danske. Kako bijaše uvijek i u svim pitanjima kratkovidna, Austrija je i u tom ratu vadila kestenje iz vatre na korist Pruske, a na svoju veliku štetu, jer rat i savez prusko-talijanski g. 1866. bijahu nužna posljedica te lude, rekao bih, trabantske politike prema Pruskoj. — Austrijskom divizijom, koja je plovila protiv Danske, zapovijedao je mladi

kontreadmiral Tegetthoff, kóji je u bici kod Helgolanda briljantno izvršio svoju zadaću. Stoga je Italija, poslije Helgolanda, mogla da pametnije i obzirnije prosuđuje austrijsku flotu.

Da se temeljitije prosudi i ocijeni taj veliki sukob Italije i Austrije na Jadranu, za gospodstvo nad Jadranom, treba da ponajprije prikažemo tadanje prilike jedne i druge mornarice. Takav sukob, ako se riječ Italija zamijeni s riječju Venecija, a riječ Austrija sa Hrvatska, prvi se je put zbio na Jadranu, uz jednake uzroke s jednakim ispadkom, g. 887. 18. rujna, kod Mikulina rta[1]).

Talijansku su flotu g. 1866. sačinjavali brodovi: dvije drvene oklopljene fregate, „Re d'Italia" i „Re di Portogallo", svaka od 5700 tona, prva s 36 a druga s 28 topova; debljina oklopa 20 cm, a nominalna brzina 12 milja. Kormilo im ne bijaše zaštićeno. – Oklopnjača „Principe di Carignano", drvena također, od 4806 tona, s 34 topa; debljina oklopa 11 cm, a brzina 10 milja. — Željezni brodovi, svaki od 4250 tona, bijahu: „Maria Pia", „Castelfidardo", „Ancona" i „San Martino", dva po 26, a dva po 27 topova. Debljina njihova oklopa bijaše 11 cm., a mogli su sukati 13 milja. — Dvije željezne oklopljene korvete „Formidabile" i „Terribile", svaka je imala po 2700 tona, 20 topova, oklop debeo 11 cm, a sukale su 10 milja. — Dvije oklopljene topnjače, „Varese" i „Palestro", po 2000 tona, svaka po 22 topa, oklop od 11 cm, ali su sukale jedva 8 milja. – Glasoviti „Affondatore" od 4070 tona, imao je oklop od 13 cm, a u dva tornja dva topa s ubraždenim (izolučenim) cijevima od 25 cm. Općenito su ga smatrali najjačim brodom onoga doba, ali je sukao samo 11 milja. — Neoklopljenih drvenih brodova Italija je imala lijep broj, jedan ljepši od drugoga. To su bile fregate I. razreda, od 3200 do 3980 tona svaka: „Carlo Alberto", „Duca di Genova", „Gaeta", „Garibaldi", „Maria Adelaide", „Principe Umberto" i „Vittorio Emanuele". Osim „Maria Adelaide", koja je imala nekoliko topova manje, svi ostali su imali od 38 do 44 topa. — Još su bile manje korvete „San Giovanni", „Governolo", „Guiscardo" i „Ettore Fieramosca". Svaka je imala koji top s ubraždenom cijevi, ali nisu sukale više od 9 do 10 milja. — Izvidnički brodovi bijahu „Messaggero" i „Esploratore" sa 17 milja brzine. K ovima treba pribrojiti i maleni „Giglio".

Kad se svima tim dodadu još tri topnjače: „Montebello", „Vinzaglio" i „Confienza", to se je flota admirala Persana sastojala od 29 bojnih brodova. Pridruženi bijahu jošte toj floti: bolničarski brod „Washington", transportni brodovi „Indipendenza" i „Piemonte", te dva trgovačka parobroda „Flavio Gioia" i „Stella d'Italia".

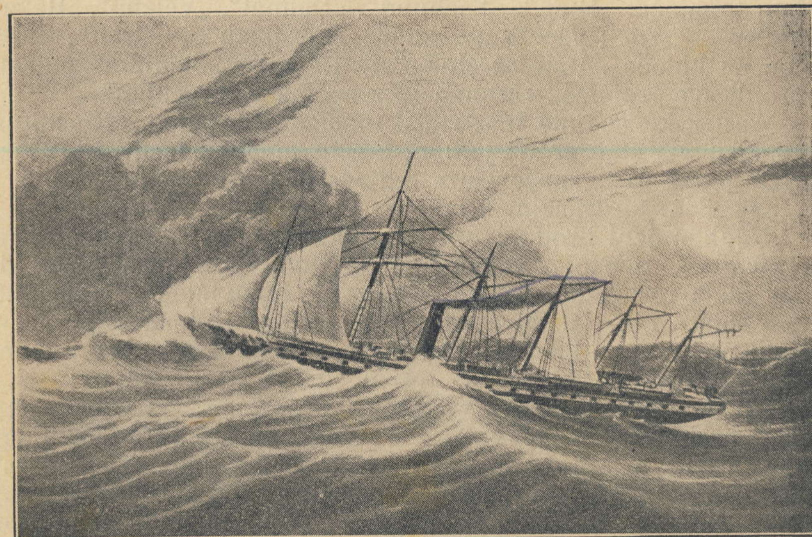
[1]) Vidi: Dio prvi, str. 84.

Poslije bitke kod Lepanta nikad dotle ne bijaše na okupu tolika pomorska sila. A bijaše doista i jaka, jer od 29 bojnih brodova bijaše samih oklopnjača 12, a izvrsnih linijskih fregata 7. Na svim brodovima, ne računajući malene topove, bijaše 626 topova, većinom s ubraždenom cijevi, koji su svakim hicem mogli da izbace svi skupa 29.932 kilograma željeza!

Broj momčadi na čitavom brodovlju iznosio je 10.752.

Austrijska je flota bila znatno slabija.

Dva najbolja broda bijahu drvene oklopnjače „Ferdinand Max" i „Habsburg" po 5130 tona, s oklopom od 12 cm., a i sukale



Sl. 17. Prvi željezni parobrod na eliku „The Great Britain".

su 12 milja. Ti su brodovi bili porinuti 1865., ali nisu imali određenu im artiljeriju. Ta se je imala sastojati od 16 Kruppovih topova za svaki brod, dakle 32 golema topa, koje je Pruska u početku rata jednostavno zaplijenila. Stoga su bili oboružani svaki sa 18 običnih topova 48 funtaša! — Tri lijepe oklopnjače, drvene dakako: „Kaiser Max", „Don Juan De Austria" i „Prinz Eugen", svaka od 3588 tona. Debljina oklopa bijaše 11 cm, ali „Don Juan" još ne bijaše dobio cijeli oklop. Te su bile bolje oboružane: svaka je imala 14 obica s ubraždenom cijevi, koje su mogle izbacivati granate od 20 i 34 kg, i k tomu još 16 običnih topova

48 funtaša. „Drake“ pak i „Salamander“, također oklopnjače, svaka po 3065 tona s oklopom od 11 cm, imale su po 16 obica s ubraždenim cijevima i 10 običnih topova 48 funtaša.

Na prvi se mah razabire, da su te drvene oklopnjače bile sporije od talijanskih, pogotovo pak slabije oboružane.

Neoklopljenu austrijsku eskadru sačinjavali su: „Kaiser“, drveni bojni brod od 5914 tona, sa dvije obice s ubraždenom cijevi, 16 običnih topova 40 funtaša, i 74 obična 30 funtaša. Pet fregata: „Novara“ sa 2497, „Schwarzenberg“ sa 2514, „Radetzky“, „Adria“ i „Donau“ svaka po 2198 tona, po tri ili četiri obice s ubraždenom cijevi, 4 do 6 običnih 40 funtaša, te po 24 do 36 običnih 30 funtaša. Treba još dodati korvetu „Erzherzog Friedrich“ i sedam topnjača: „Hum“, „Seehund“, „Dalmat“, „Velebit“, „Reka“, „Streiter“ i „Val“; yachte na kotače „Elisabeth“ i „Greif“; parobrode na kotače „Andreas Hofer“ te Lloydov „Stadium“, pa smo nabrojili sve jedinice, s kojima je raspolagao Tegetthoff.

Austrijska je flota imala 533 topa, od tih samo 121 s ubraždenom cijevi, koji su svi jednim hicem mogli izbaciti 13.120 kg željeza, jedva 41% snage vatre talijanskoga brodovlja!

Na svim austrijskim brodovima bilo je tek 7838 ljudi.

Neoklopljeni brodovi bili su zaštićeni — po iskustvu sjeveroameričana — ovako: „Novara“ je na bokovima od pramca do krme imala rastegnute verige; „Kaiser“ je imao također rastegnute verige sidara od pramca prema krmi na položajima, gdje su se nalazila u brodu skladišta municije; ostale su fregate, kao i jedina korveta, imale to isto, gdje je trebalo da se zaštite kotlovi.

Ali ne dostaje ni brojčana nadmoć brodova, kao ni broj ni vrsta topova, pa ni superiornost brodskog materijala, da se iznese pobjeda na moru, jer baš toliko, ako ne i više, vrijedi moral ljudi, koji čine dušu i pravi život takvih brodova. Na talijanskim brodovima momčad bijaše valjana; ona bijaše željna borbe i oduševljena patriotizmom, ali ne bijaše vojnički izvježbana, pogotovo u baratanju topovima. Bilo je odličnih elemenata i u časničkom zboru: ali su između njih postojale nesuglasice i trvenja radi negdašnje pripadnosti, pa se n. pr. časnici bivše sardenjske mornarice nisu slagali s onima bivše napuljske. Ne bijaše dakle jedinstva srdaca, a pogotovo ne bijaše povjerenja u vrhovno zapovjedništvo. Osoblje kod stroja bijaše nedostatno, a povrh toga se slabo razumjelo u svoj posao. Vrhovni pak zapovjednik, admiral Persano, kao da se bijaše odrekao nužnih mu prednosti, ako ih je ikad i imao. Njemu je tad bilo šezdeset godina, a svoje energije kao da bijaše istrošio u samom uživanju. Ali on je znao steći povjerenje svojim otmjenim držanjem, začinjenim čak i šarlatanstvom. K tomu svemu je pridolazio i rivalitet ostalih viših

časnika, što je ubitačno djelovalo na brodsku stegu. Radi svega toga, talijansko je brodovlje grizao crv, koji mu je slabio svaku energiju.

U austrijskoj floti bili su moralni odnošaji i duševno raspoloženje sasvim drugačiji. Svi su gojili potpuno povjerenje u vrhovnog zapovjednika Vilima Tegetthoffa, koji se bijaše prodičio u vojni protiv Danske g. 1864. Njegovi tadanji uspjesi pribaviše mu u trideset i sedmoj godini života čast kontreadmirala. Austrija se tu nije obazrela na dobu života u svojoj pomorskoj hijerarhiji, pa je u odlučnom času predala vrhovnu zapovijed najmlađemu od svojih viših časnika. Nije tražila dekorativnog vođu, već čovjeka



Sl. 18. „Great Eastern“ (sagrađen g. 1852. dug 210,6 m; najveći parobrod u XIX. stoljeću).

umna i odvažna, koji će i htjeti i znati održati visoko ugled njezine zastave na moru, makar su prilike izgledale i bile preteške za nju. Tegetthoff je stvorio i učvrstio duh solidarnosti i bratstva među svojim časnicima, koji su svi, od prvoga do zadnjeg sačinjavali odan, jednoličan i odvažan zbor. Pa i momčad, najvećim dijelom iz primorskih krajeva, bijaše prožeta čvrstom stegom, pogotovo pak do kraja izvježbana u baratanju artiljerijom. I strojarsko osoblje bijaše na svom mjestu i u potpunom broju. I dok je Persano neposredno prije rata pustio da na

njegovim brodovima prevlada besposlica, Tegetthoff nije propustio ni jednog časa, da ne vježba svoju eskadru, zadivio je sve i svakoga svojom umnom aktivnošću, pa je kod svih ljudi podigao bojovni duh.

Moralna dakle prednost ne bijaše na talijanskoj, već na austrijskoj strani, pa je stoga ova i pobijedila. Austrija je imala pravu, složnu flotu; Italija je imala velik broj brodova, ali slabu flotu.

Italija je navijestila, kao saveznica Pruske, rat Austriji 20. lipnja 1866., pa je već 21. lipnja admiral Persano izdao odredbe da flota otplovi u Jadransko more.

Pod večer, 25. lipnja, talijanski su brodovi doplovili pod Ankonu, pa su se bez ikakova reda usidrili pred lukom. Ali već se je tad opazilo i nedostataka i neurednosti. Na dvjema se oklopnjačama u skladištima zapalio ugljen, jednoj se pokvario stroj, a na različnim se brodovima međusobno izmjenjivali topovi, bez ikakve nužde, sve radi hirovitih odredaba vrhovnog zapovjednika. Nitko se nije brinuo da dozna, što radi neprijatelj. Admiral je samo brzojavljao ministru, tražeći sad nove topove, sad nove brodove, a u prvom redu toliko očekivani „Affondatore“. Tegetthoff je naprotiv čeznuo, da se sukobi s neprijateljem; a kad mu je nadvojvoda Albrecht dopustio, da ostavi sidrište, i kad je vidio, da ga talijanska flota ne će da potraži, pošao je da potraži on nju.

U svanuće dneva 27. jedini talijanski brod na straži „Esploratore“ ugleda na obzorju dim, i malo zatim razabra, da plovi cijela jedna eskadra, u dva reda, a pred njom izvidnica. „Esploratore“ se približi toj austrijskoj izvidnici, te izvjesi narodnu zastavu; i austrijska izvidnica izvjesi austrijsku i otvori smjesta vatru. „Esploratore“ jedva uzvrati i odmah svom silom krene put Ankone. U 4,50 dospje na vidik talijanskoj floti sa signalom: „Neprijatelj kreće na Ankonu“.

Ta je nenadana vijest proizvela veliko iznenađenje kod Talijana, koji se nisu nadali tolikoj smjelosti, koja je Persana gotovo smela, te je izdao nekakve bojažljive odredbe, naloživši, da se oklopnjače postave pod zaštitu kopnenih utvrda, dok se čitava flota ne sredi. Oklopnjače su za manje od pol sata bile spremne da otplove; pače je „Maria Pia“ već krenula protiv austrijske izvidnice „Elisabeth“, ali se Persano požuri, da je opozove, pače joj ne dopusti, ni da uzvrati vatru tome malom brodu.

U pet i po sati austrijska eskadra, koja se je sastojala od šest oklopnjača, jedne fregate, četiri topnjače i dvije izvidnice, postavila se pred lukom Ankone u bojni red; ali Persano ponovi nalog, da njegove oklopnjače ostanu pod zaštitom utvrda ispod Monte Conero. Sad on sazva bojno vijeće, u kojem je priopćio izmišljene obavijesti o stanju brodova i tobožnjem defetizmu francuskih strojara na oklopnjačama „Palestro“ i „Varese“. Kad je pak najzad saopćio, da mu je vlada izričito naložila, da ne kompromitira flotu, oborio je svako oduševljenje. I kad su Austrijanci vidjeli, da se Talijani uklanjaju bitci, lagano su se povukli prema sjeveru, a Persanovo vijeće zaključi da se smjeli austrijski izazov prima i da se potraži neprijatelj u Pulju, netom brodovlje bude potpuno uređeno! U 8 sati je već brodovlje bilo opet na prvom sidrištu, dok se na obzorju raspršivao dim austrijskih brodova.

Tegetthoff nije časa počasio, makar mu još ne bijahu opremljeni ni „Habsburg“, ni „Kaiser“, ni nekoji drugi brodovi, pa se je požurio da izazove na megdan talijansku flotu; ali Persano ne primi izazova! Nerazmjer sila pred Ankonom bio je preočit, a da se ne pronikne kukavština admirala Persana, koji se je hvatao svake moguće izlike, samo da se ugne bitci, da i ne spomenemo smiješnu njegovu odredbu, neka se oklopnjače stave pod zaštitu kopnenih baterija vrlo sumnjive vrijednosti!

Istom kad je vlada počela, zajedno s javnim mnijenjem, da pravi pritisak na Persana, otplovi on 8. srpnja sa svim brodovima. Ali ne da potraži neprijatelja! Držao se na pučini u tolikoj udaljenosti, da ga s talijanske obale nisu mogli vidjeti, ali da ostane nevidljiv i austrijskoj floti. Tad se je pomicao na Jadranu, sad amo, sad tamo, ali uvijek daleko od Pulja! I kad je ludo zatukao četiri lijepa dana i potrošio silu ugljena, 12. srpnja vrati se pod Ankonu. Talijanska flota nije vidjela do li nebo i more; ali nije vidjela ni cigli austrijski brod, ni kakav okrajak istočne jadranske obale!

Kad je vlada počela da izdaje oštre fermane admiralu, koji je već mjesec dana držao flotu u ponizujućem stavu, a nije prestao da traži od ministra za mornaricu novih brodova i nove momčadi, napose pak čuveni „Affondatore“, ostavi 16. srpnja opet Ankonu, ali nipošto da potraži austrijsku flotu u Pulju ili Fazani, već da pokuša, kao u napoleonsko doba, udar protiv otoka Visa, jer se je nadao, da će mu to lako poći za rukom.

I Persano krenu protiv Visa, a da nije imao nikakova nacrta glede njegovih utvrda, već je u noći između 16. i 17. srpnja poslao, pod engleskom zastavom, izvidnicu „Messaggero“, da učini najbrže snimke; dok je u noći 17. srpnja poslao najsporije brodove, topnjače, koje su sukale jedva šest milja, da presjeku brzojavni kabel između Visa i Hvara! I tako je brzojav bio presječen istom 18. u 6 sati poslije podne; kad je brzojavka, kojom je Vis molio pomoć, bila već u Trstu.

Vis se strmo spušta u more, te nema previše zgodnih položaja za iskrcavanje. Na vršku otoka, a to je brdo Hum, 560 metara iznad mora, bijaše opservatorij s optičkim brzojavom. Tad je Vis branila tvrđava sv. Jurja na desnoj strani ulaza u luku,

sa 17 topova; baterija Mamula sa 7, kula Robertson s 1, kula Bertink sa 7, i još jedna baterija s 4 topa. Na lijevoj strani bijaše baterija Schmidt s 4, i kula Wellington sa 6 topova; osim toga tri baterije, na različnim položajima, svega 18 topova. Bilo je dakle ukupno 64 topa, ponajviše zastarjela, a vojnička je posada brojila 1810 ljudi.

Navala je počela 18. srpnja u 9 i po — dakle prije nego li je bio presječen podmorski kabel!

Talijani su otvorili vatru na nekoje visoko postavljene viške baterije, ali sa slabim uspjehom. Njihovi topovi nisu dopirali do cilja, dok im je vatra s tih baterija mogla znatno škoditi. U 11 sati i po Persano naloži da se puca protiv desnih utvrda same luke sv. Jurja, ali i tu su njegove oklopnjače badava potratile silu municije. Bombardovanje utvrda na lijevoj strani luke bilo je uspješnije, jer je jedna granata prodrla u jedno skladište baruta u tvrđi sv. Jurja, i ono je poletjelo u zrak.

Oko 4 sata, Persano zapovjedi, da „Maria Pia" i „San Martino" prospu vatru na baterije u nutrašnjosti luke. Tu je jedna austrijska granata prouzrokovala požar na „Maria Pia". Ipak, još prije mraka bile su ušutkane baterije „Schmidt" i „Mamula", pa i tvrđa sv. Jurja. Nastavile su pucati svega četiri baterije, ali im je vatra sad bila znatno slabija.

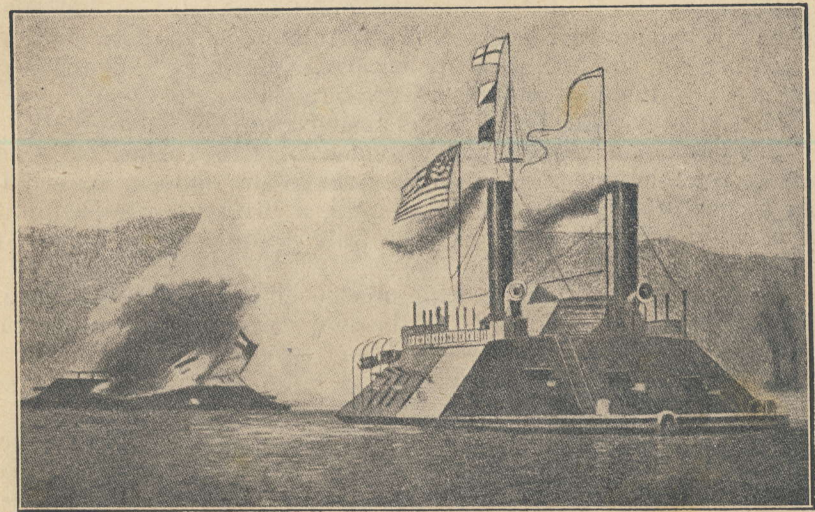
To je bio zgodan čas, da se pokuša iskrcavanje; ali admiral je odredio, da se momčad sad odmori, a ministarstvu je poslao vijest, da je „svladao jadranski Gibraltar, ali ga ne može zaposjesti, jer nema četa za iskrcavanje"! Znade se pak, da je imao na brodovlju 600 pješaka, i da je mogao pače iskrcati 1200 ljudi.

Na večer, u 10 sati, doplovile su već spomenute topnjače, koje su Persanu donijele vijest, da bi se mogao nadati Tegetthoffu; ali on nije izdao za taj slučaj nikakve odredbe, već je njegovo brodovlje čitavu božju noć samo krstarilo između Hvara i Visa.

Austrijske su se čete divno branile. Nisu počinule ni u noći, već su popravljale, koliko se dalo, što im je danju neprijatelj pokvario. Da ne bude zaplijenjen, potopiše u luci Lloydov parobrod „Egitto"; demontirane topove djelomice ispraviše, i odlučiše, da će pod svaku cijenu spriječiti iskrcavanje.

Kad je svanuo 19. srpnja, Persano je dao opet pucati na utvrde, koje u početku nisu uzvraćale vatru. U 10 sati eto napokon željkovanog „Affondatore", a za njim „Principe Umberto", „Carlo Alberto", „Governolo" i „Stella d'Italia" s transportom pješadije. Istom poslije podne izdao je nalog, da se sve priredi za iskrcavanje, dakako ne odredivši, na koju točku; a „Formidabile" je morala prodrijeti u luku i ušutkati baterije. Ta je oklopnjača izvršila nalog i prisilila branitelje baterija na desnoj strani, da napuste topove. Ali kad je stala sipati vatru protiv nutarnje

baterije, nazvane „Gospina", ta se je junački držala. Kako je bilo vjetra, a oklopnjača bijaše spustila sidro, to ju je snaga vjetra okretala tako, da je čas pokazivala bateriji svoj pramac, čas desni ili lijevi bok. Talijanski je zapovjednik — kako je sam napisao — želio, da baterija ispali, kad joj oklopnjača okrene svoj pramac; dok se je neprijatelj, on sam veli, „pokazao vrlo pronicav", pa baš tada nije pucao, već je štedio municiju, i spremao se, da puca, kada joj brod okrene svoj bok. A u taj je tren ona prosipala pravu kišu i puščanoga zrnja, i topovskih kugala i rasprsnjivih granata. Ove pak ne samo što su ranjavale mnogo ljudi, već su,



Sl. 19. Prva oklopljena „plivajuća baterija".

kod rasprsnuća, — veli isti talijanski zapovjednik — stvarale silan dim, što je pak vjetar tjerao u brodsku bateriju. Tu bi taj dim topnicima zastro vid; i kad bi se taj dim razišao, već je zgodan čas, da se odapne, bio minuo! — „Gospinu" je bateriju izvrsno podupirala ona s kule „Bertink", koja je sipala vatru sa 700 metara visine. Da podupre „Formidabile", uniđoše u luku još tri oklopnjače; ali one su mu slabo pomogle na onom uskom prostoru, pače se je na jednoj pojavio i požar.

Napokon su sve četiri oklopnjače, jedna za drugom, ostavile luku. Izgubile su 9 mrtvih i 49 ranjenih, a osim toga je „Formidabile" izgubila veći dio vratašca na svojoj bateriji, pa je nastala

opasnost, da brod potone, ako se more uzburka Izgubila je i svih pet čamaca; dimnjak joj je bio na više mjesta probušen, a i samo korito dobilo je više rupica, kroz koje je prodirala voda.

Iste večeri pokušaše nekoji brodovi da iskrcaju pješadiju, ali „kako je more bilo valovito", odgodila se operacija za sutradan!

Tako su Talijani potratili dva skupocjena dana, potrošili silu ugljena i municije, imali onesposobljenu jednu od vrsnih oklopnjača, i usto izgubili na brodovima 16 mrtvih i 80 ranjenih. Dakako i Vis je znatno stradao, jer mu ne bijaše preostalo više od 15 topova u svim baterijama; ali se je držao junački. Tegetthoff se je tek primicao, a nekojim brodovima talijanskim već je ponestajalo ugljena. Vrijeme je pak prijetilo olujom!

Persano odredi, da se sutradan ponovi navala na baterije, koje su još mogle da pucaju, a u isto doba da se iskrca pješadija. Ali, u jutro već u 7.50, brzi i budni „Esploratore" signalizira: „Sumnjivi brodovi od zapada sjevero-zapada".

Bijaše na vidiku Tegetthoff s austrijskom flotom.

Persana je ta vijest i opet iznenadila! Iskrcavanje, koje je započeo, odmah obustavi, izgubivši dakako sav odnosni materijal. Flota je uznastojala da se nekako sredi, a brodovi izvjesiše malu galu za bitku. U 9.30 austrijska se flota jasno vidjela sjeverno od Visa.

Admiral odredi, da se oklopnjače, čim opaze austrijance, svrstaju sučelice u jedan red, pa da svoj smjer promijene prema tomu, kako budu oni napredovali. Eskadra drvenih brodova imala se naći na 3000 m. od oklopnjača; kad tamo, one su se postavile na 7000 m!

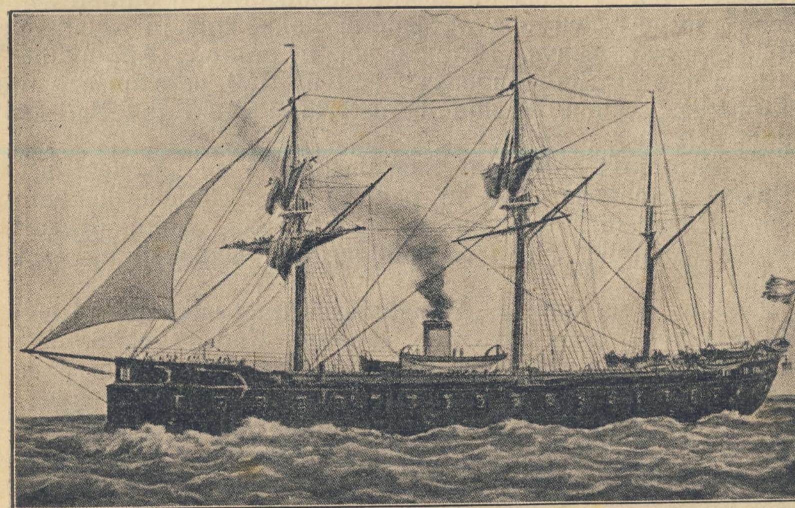
Austrijsko brodovlje, da bude trajno na okupu, plovilo je tek sa pet do šest milja, a napredovalo je u formaciji od tri kuta. Prvi je kut stvaralo sedam oklopnjača, na čelu im admiralski brod „Ferdinand Max"; u drugom kutu bijaše „Kaiser", ono pet fregata i jedina korveta; a u trećem preostalih trinaest manjih brodova.

Oko 10 sati, kad se je austrijska flota jasno razabirala, Persano ponovno dade signalizirati, da „Affondatore" dođe po krmi admiralskoga broda „Re d'Italia", ali bezuspješno. Tada pošalje „Guiscarda" da odnese tu zapovijed. U 10 i 15 časa „Affondatore" pristupi, Persano dade spustiti čamac, ukrca se s pratnjom i ode na „Affondatore". Zaboraviše međutim signalizirati floti, da se je Admiral prekrcao! Kako pak „Affondatore" ne imađaše u svojem spremištu admiralske zastave, njegov zapovjednik dade izvjesiti zastavu vice-admiralsku! A kad su to vidjeli na „Re d' Italia", spustiše admiralsku zastavu, koja se je vijala na velikom jarbolu.

Malo poslije deset i tri četvrta talijanski brodovi prosuše prvu vatru. Tegetthoff sad signalizira svojim brodovima: „Stisnite

redove, plovite svom silom". Oklopnjačama pak napose: „Navalite, i udarom bodeža potopite neprijatelje".

Na talijansku su vatru u početku uzvratili austrijski brodovi lijevoga krila, ali odmah, iza nekoliko trenutaka, paljba postade sveopća, te divizija oklopnjača, na čelu joj „Ferdinand Max" presiječe talijansku liniju; ali kako su joj talijanski brodovi izložili svoje pramce, mjesto bokova, austrijanci se utisnuše u njihove prazne prostore. Međutim austrijski drveni brodovi, na čelu im „Kaiser", uznapredovaše protiv „Re d' Italia", „Palestro i „San Martino". Uto stupi u akciju „Affondatore", i kad je dospio lijevo



Sl. 20. „Gloire', prva oklopljena fregata francuska.

od „Kaisera", ispali top, kojim ubije šest ljudi i demontira jedan top. U taj čas nastade jedinstven prizor u tornju na „Affondatore". Njegov zapovjednik naloži, da se brod prikuči „Kaiseru" s lijeve strane, dok Persano stade vikati: „S desne! ja tu zapovijedam!", i tako se taj brod udalji. U to navali na „Kaisera" „Re di Portogallo", na koji austrijski brod saspe čitav bok, ali previsoko. Sad se ta dva broda srazišе, ali pod oštrim kutom, i „Kaiseru" se sruši drveni jarbol na dimnjak, i obori mu ga. Talijani su bili osvjedočeni, da je „Kaiser" potopljen; kad tamo, on se u velikom dimu jednostavno povukao. I kad se je opet Tegetthoff pojavio s oklopnjačama, Talijani nisu mogli da se snađu. Njihov „Principe

di Carignano" obaspe kuglama jedna njihova vlastita oklopnjača! „Re d' Italia" pokuša da bodežem probuši malenu topnjaču „Dalmat", ali promaši. Uto mu „Kaiser Max" saspe čitav jedan bok, te mu raskide kormilo i prouzroči požar u samoj admiralskoj kabini. Tegetthoffov brod „Kaiser Max" obóri se na nj brzinom od 11 milja i po, zaustavi strojeve na udaljenosti od samih deset metara, i tako mu zabije svoj bodež u lijevi bok, dva i po metra pred strojem, te mu otvori rupu od 13 četvornih metara, od tih pet ispod razine. Za cigla dva minuta oklopnjača potonu u 11.30 sati.

„Palestro" se našla najedared okružena; nju pogodi u krmu „Ferdinand Max" i obori joj glavni jarbol, dok joj odmah zatim „Drache" saspe vatru čitavog jednog boka, koja ju zapali. Neprijatelji je sad ostave. Pritekne joj u pomoć „Affondatore", pa „Governolo" i „Indipendenza", kad u 12.30 odjeknuše u njoj tri eksplozije, kojima je slijedila četvrta, i s tom je „Palestro" odletjela u zrak.

Uto se pojavi požar na „San Martino" i na „Maria Pia", i oba broda uzmakoše. Kad je pak „Ancona" htjela da potopi malenu „Elizabeth", nanijela je znatne štete svojoj drugarici „Varese". „Terribile" pak i „Castelfidardo" pucale su na sreću, bez cilja.

Persano je sa svojim „Affondatore" lutao sad amo sad tamo. Davao je signale, koje nitko nije zapažao. Kad je vidio, da je njegov prvi brod „Re d'Italia" potonuo, nije znao, što bi počeo. Konačno zapovjedi, da se svaki brod potpuno slobodno dade u potjeru za neprijateljem! Posluša ga jedini „Re di Portogallo"; ali i ta se oklopnjača, kad je vidjela, da je ne slijedi nitko, povuče natrag. Međutim Tegetthoff uredi svoju eskadru, i krene prema luci sv. Jurja!

Zanimivo je svakako, da je Persano signalizirao u 12.40: „Navalite na neprijatelja, dok bude na doseg"; u 1.05: „Pucajte izbliza!"; u 1.35: „Izvršite izdanu zapovijed!"; u 1.40: „Postavite se u bojni red, bez obzira na mjesto!", dok nije konačno u 2.30 signalizirao oklopnjačama: „Svaki brod, koji se ne bori, nije na svojem mjestu!" Ti su nalozi proizveli, da su se brodovi sad žurili, sad zaustavljali; čas su kretali desno, čas lijevo, a „Affondatore" na čelu svima prednjačio u smušenim kretnjama.

Međutim austrijska se flota sasma polagano primakla luci sv. Jurja, gdje je i unišla točno u 3 sata. Talijani bijahu već na povratku u Ankonu!

Tako je protekao 11jin dan g. 1866.! Italija je izgubila dvije oklopnjače, a na njima 38 časnika i 564 mornara. Na ostalim brodovima bila su 4 časnika ranjena, 6 mrtvih i 32 ranjena mornara.

Austrijanci su izgubili: 3 časnika mrtva i 15 ranjenih; 35 mornara mrtvih i 123 ranjena. Oni su ispalili 4456 hitaca, Talijani samo 1452! Po priznanju samih Talijana svi su austrijski, premda drveni brodovi, učestvovali u bitci, i svi s velikom odvažnošću!

Dneva 13. kolovoza bilo je potpisano primirje.

S Viškom pobjedom Dalmacija je ostala i nadalje Austriji, a ova je sačuvala, radi toga, položaj velesile.

Admiral Persano bi procesiran, i tom se prilikom dokazala potpuna njegova krivnja.

Admiral Tegetthoff umro je g. 1871. u četrdesetčetvrtoj godini svoga života. Austrija mu je dala podići spomenike: u Mariboru, njegovu rodnom gradu, u Beču i u Pulju. Ta je „zahvalnost" u svoje doba bila pobudila nekoje sumnje. Mnogi su je tumačili kao umirivanje savijesti stanovitih krugova. Zanimljivo je svakako, da je Hrvatska rodila junaka, koji je 1848.—49. spasio Austriju na kopnu, dok je Slovenija također rodila junaka, koji ju je, kao velevlast, spasio na moru! — Austrija je svojim starim topovima pomogla, da im se podignu spomenici! — Jelačić je preživio svoju slavnu vojnu tek deset godina, a Tegetthoff svoju Višku pobjedu samo pet!

* * *

Završujući ovo poglavlje možemo da zabilježimo nešto, što znatno zasijeca u našu kulturnu povijest.

Hrvati su bili jedini, između svih mediteranskih naroda, koji su još u XIX. stoljeću mogli da pokažu na svoj školski brod za časnički podmladak u našoj trgovačkoj mornarici. Bilo je u svim pomorskim državama školskih brodova, namijenjenih podmlatku ratnih mornarica, kao što je i prirodno; ali ih nisu imali ni Talijani, ni Francuzi ni Španjolci, kao što ih nije imala ni Austrija ni Ugarska za podmladak trgovačke mornarice. Bivša hrvatska vlada, zaslugom dra. Ise Kršnjavoga, tadanjega predstojnika za prosvjetu, nabavila je g. 1894. krasnu yachtu, koja je 22. travnja te godine bila predana na uporabu kao školski brod negdašnjoj nautičkoj školi u Bakru, a ime joj bijaše „Margita" (sl. 23.) Čedne su bile dimenzije toga broda, ali se je svaki stručnjak divio njegovoj elegantnoj vitkoći. Duljina „Margite" bijaše 30 m., perna širina m. 5.12, a visina 2.75. Nosivost 80 Rt. „Margita" bijaše poprište, na kojem su se dotjerali u pomorskom umijeću mnogi današnji naši odlični pomorski kapetani, kojima je onaj stari školski brod bez sumnje ostao u vrlo ugodnoj uspomeni. Ali, kako je školska mladež imala svoje određene plovidbe tijekom školske godine, dok je preko velikih praznika bila ukrcana na

velike oceanske naše parobrode, to je „Margita“ u tom međuvremenu izvrsno služila za putovanja naših naučenjaka, a i umjetnika, ne samo po Jadranskom, već po Jonskom, Egejskom i Tirenskom moru.

Kad je broj pomorskih pitomaca u nautičkoj školi u Bakru toliko poskočio, da je „Margita“ postala premalena za njihova naučna putovanja, hrvatska je vlada naručila u Kielu novi školski brod, koji dobi ime „Vila Velebita“ (sl. 24.). Taj je brod bio sagrađen kod Howaldts-Werke, na temelju iskustva, što su ga njemački stručnjaci mogli da steknu u pogledu školskih brodova. „Vila Velebita“ otplovila je iz Kiela 4. rujna 1909., prošavši iste noći kroz kanal Sjevernoga mora; i pošto se je putem dotakla nekojih luka u Engleskoj, Portugalskoj, Španiji, sjevernoj Africi i Italiji, doplovila je 5. listopada u Gruž, a 8. istoga mjeseca u Bakar. Kad je „Vila Velebita“ prvi put doplovila u Veneciju s našim đacima, pomorski stručnjaci, ratne i trgovačke mornarice talijanske, nisu smagali riječi udivljenja tome savršenome, prije dvadeset i tri godine, školskome brodu. — „Vila Velebita“ je duga 36 m., široka 8 m., a nosivost njezina je 254 Rt. — Danas ona služi kao školski brod svih naših pomorskih akademija.

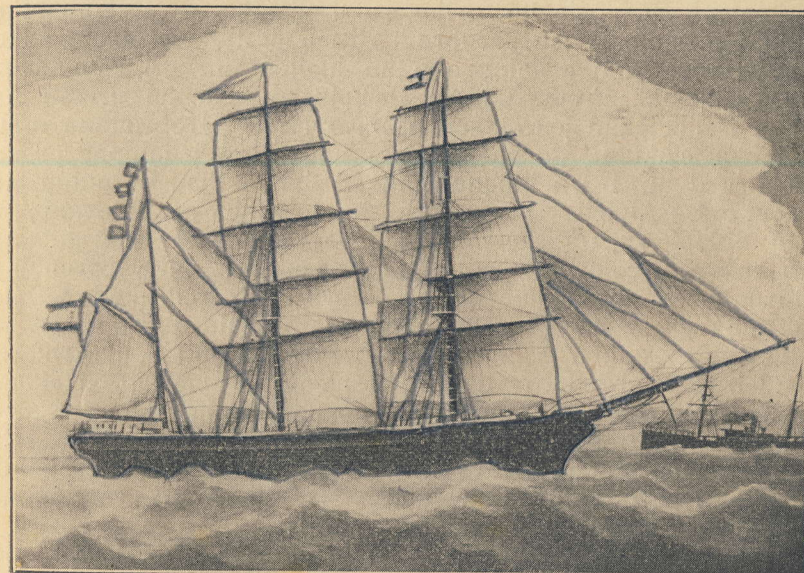
X.

Razvoj parobrodarstva od g. 1839. do naših dana.

Parobrod, koji je izveo najveću revoluciju na gospodarskom, pa i na društvenom polju, zametnu s jedrom najprije utakmicu, pa borbu, dok nije konačno iznio pravu potpunu pobjedu. Dakako, kao u svim velikim revolucijama, i u toj je bilo žrtava, bilo je pogaženih; ali je konačni uspjeh mogao da opet sve izgladi. Parobrod je najviše pridonio gospodarskom preporodu staroga kontinenta, i na tom putu bi se bilo daleko napredovalo, da nisu privilegirani ljudi, iskoristivši najnovije izume, napose napredak na polju mehanike, počeli da zamjenjuju strojem i da pomalo isključuju fizički rad pojedinca, kojega samo vlastiti žuljevi mogu da hrane. I kako su postepeno nestajali jedrenjaci, tako su nestajali i mali brodovlasnici, pa i manja pomorska društva, dok se nije sve usredotočilo u velikim društvima. Posljedica bijaše, da se je najzad stegnuo ne samo broj mornara, već i broj različnih lučkih radnika. „Silosi“ i njihovi strojevi, koliko su donijeli koristi društvima, toliko su nanijeli štete malome čovjeku. Trebat će stoga da se pored mnogih drugih pitanja riješi, u najbližoj budućnosti, i to, da li će države dopuštati, da se izrabljuju i nadalje oni izumi, koji onemogućuju fizički rad, pa stoga i zaradu pojedinaca.

Razvoj parobrodarstva vrlo je raznolik, jer su različni tipovi parobroda namijenjeni različnim svrhama. I ta sama činjenica znači također silan napredak: stvorene su razne vrste parobroda: poštanski, iseljenički, linijski, teretni i posebni.

Poštanski parobrodi, već prema svojoj svrsi, treba da su brzi i prikladni za prijevoz putnika. U tu vrstu spadaju i najveći morski kolosi, kao i oni, koji su diskretne tonaže, a tih imade na tisuće.



Sl. 21. **Bark „Vila“ (obitelji Bjelovučić).**

Najveći su parobrodi doista „plivajući gradovi“, a podržavaju one silne pruge, što no spajaju ponajglavnije evropske luke s lukama obiju Amerika, Azije, Afrike i Australije. Manji brzi parobrodi namijenjeni su najbržoj plovidbi uzduž nekojih obala; oni vežu obje obale važnijih morskih tjesnaca, i plove unutar nekojih zatvorenih mora, kao što je Sredozemno i Sjeverno ili Njemačko more.

Ovi bi se parobrodi teško održali bez izdašne državne pripomoći, koja se obično zove subvencija. Oni se naime ne mogu odreći svoje brzine, treba da posvema uredno obavljaju svoju

službu, pa i u onom slučaju, kad imaju malo putnika, a i kad plove skoro prazni. Njima putuju svi oni, za koje vrijedi lozinka „Vrijeme je novac“, pa stoga ne žale troška, kad se putuje brzo i udobno.

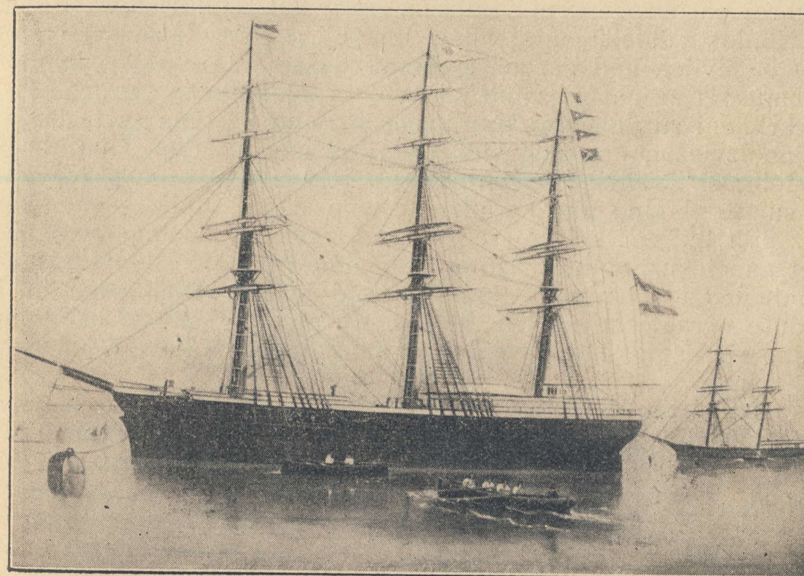
Ovakih parobroda sad ima i u južnoj Evropi, ali su najbrojniji u sjevernoj, ponajviše u lukama engleskim, njemačkim, francuskim, nizozemskim i belgijskim, koje oni vežu s lukama Novoga Svijeta, poglavito sa sjevero-američkima. Ti su brodovi najgolemiji i najbrži, a i uređeni najraskošnije.

Iseljenički su parobrodi također poštanski, ali nisu najbrži; a što se tiče raskošnosti, ta se ne bi slagala s njihovom svrhom. Namijenjeni su poglavito prijevozu iseljenika u prekomorske zemlje, i obratno. Ti su parobrodi riješili preteški problem, kako da se prevoze ljudi u najpovoljnijim higijenskim prilikama i uz najmanji izdatak. Prema udobnosti, koju su iseljenici uživali na velikim iseljeničkim jedrenjacima, na ovim je parobrodima mali raj. Treba istaknuti, da oni mogu prenijeti na jedamput preko oceana i dvije i tri hiljade ljudi. Veliki talijanski putopisac Edmondo De Amicis ostavio nam je opis takova putovanja u svojoj divnoj knjizi „Na Oceanu“. Danas je zahvatila golema kriza takve parobrode, jer su prekomorske zemlje ograničile useljivanje; ali nije isključeno, da se sve opet uredi, kako je bilo prije velikoga svjetskoga rata. Tada se dotjeralo dotle, da je na ovakim parobrodima iseljenik uživao zdravu i obilnu opskrbu uz dnevni trošak od jednoga do dva franka. Sama prijevozna cijena iznosila je pet do šest franaka dnevno, pa je za taj neznatni skoro iznos iseljenik prevaljivao pet do šest stotina kilometara puta svaka 24 sata, i on i njegova prtljaga. Bivalo je dakle, da iseljenik na nekojim parobrodima nije plaćao više od jednoga centima na dan za svaki kilometar prevaljenog puta!

Linijski su parobrodi oni, koji umjerenom brzinom prevaljuju put u granicama odmjerenim u njihovu voznom redu. Oni vežu velike luke s manjima, prevoze putnike i robu. I među njima imade po koji brzi, za malu i veliku kabotažu. Pripadaju posebnim manjim društvima, koja često raspolažu brojnim plovidbenim parkom, pa ipak ukupna tonaža čitavoga njihova parka ne dosiže onu jednoga jedinog modernog superatlantika!

Teretni parobrodi, bili veliki ili maleni, najrevniji su služitelji trgovine. Nemaju ni voznog reda ni stalne pruge. Nazivaju ih „slobodne plovidbe“, a takav naslov nose i društva njihovih brodovlasnika. Teretni parobrod plovi od jedne do druge luke, prema tomu, gdje treba da izruči svoj teret. On sam traži za se naval; dakle zavisi od ponude i potražnje. Velikim troškovima nije izložen, jer ne troši prvorazredni ugljen. Prima svaki teret, kreće na svaku plovidbu, samo ako može da pokrije svoje troškove,

i da zaradi proračunanu minimalnu dobit na uloženu glavnicu. Takav se nakrca i žitaricama, i rudačom, i kovinama, i pamukom, i svakom mogućom robom, ako nađe svoj račun. Nekoji su od njih udešeni za prijevoz ugljena i rudače. Imade ih pak koji se zovu „frigoriferi“: imadu naime prostorije, u kojima se stalno podržava, s pomoću posebnih sprava, temperatura od — 10° do — 12°, i služe za prevoženje svježega mesa, ponajviše iz Argentine i Australije. Oni plove po najvrućim morima, gdje se inače svježe meso već za nekoliko sati kvari, a oni ga donesu, nakon plovidbe



Sl. 22. Nava „Danica“ (obitelji Bjelovučić).

od kojega tjedna, svježe u velike evropske emporije. Osim toga prevoze iz južne Afrike, iz Antila, sa Kanarskog otočja i Kalifornije golemu množinu tropskoga voća. Tako su time dokinuli i raznolikost klime i udaljenost između kontinenata, i omogućili staroj Evropi prehranu i uživanje plodova iz najudaljenih krajeva. Ovaki parobrodi iskrcavaju svoj ulеđeni teret u velika, također uleđena skladišta u velikim lukama. Tu se na taj način gomilaju svakojake jestvine: zelen i voće, jaja i mliječni proizvodi, divljač, perad i zaklana stoka. Eto tako zemlje, bogate raznovrsnom hranom, makar su tisuće kilometara daleko, omogućuju prehranu

velikih naših industrijalnih središta. Posebno su pak uređeni parobrodi za prijevoz žive stoke; dok oni, koji prenose goleme količine mineralnih ulja, imadu unutrašnjost uređenu poput cisterna, pa se i zovu „parobrodi-cisterne". Teretni su parobrodi u predratno doba sačinjavali preko polovice plovidbenog pomorskog parka. Danas ih je raspremljena sva sila, a uvijek su bili izloženi silnoj utakmici.

„Posebni" se parobrodi zovu oni, koji su namijenjeni posebnim svrhama: tako je za polaganje brzojavnih kabela trebalo velikih parobroda. Danas ih skoro više nema, jer se takvi kabeli poslije izuma „brzojava bez žica" više ne polažu. Ali zato imade bezbroj parobroda, koji ne dosižu redovito tri stotine tona, a služe za ribolov u dalekim krajevima. Imade i parobroda za spasavanje, koji su uvijek pod parom, spremni, da smjesta otplove, kuda ih trebaju. Ti se nalaze samo na velikim plovidbenim prugama, a opskrbljeni su golemim sisaljkama, čvrstim užetima za teglenje i sjajno izvježbanom momčadi. Konačno amo spadaju i parobrodi „ledolomci", velike tonaže, odnosno težine, i s jakim strojevima. Ti su neophodno nužni u lukama, koje se zimi obično smrzavaju. Bez njih bi kroz koji mjesec prestao u takvim lukama svaki promet na moru. Svojim snažnim pramcima i svojom silnom težinom kidaju led i stvaraju u njemu plovne kanale. Djelovanje im je doduše ograničeno na led do 4 metra debljine. Ruski ledolomci sjajno riješiše i sveudilj rješavaju najteže zadaće u sjevero-polarnim krajevima.

Treba da se pozabavimo morskim gorostasima, koje danas rado nazivlju „Superatlantik". Ti su se počeli graditi istom u XX. stoljeću. Što se je prije sagradilo, nazivalo se „Transoceanski parobrod". Danas morski gorostas treba da imade najmanje 25.000 tona. U XIX. stoljeću najveći parobrod bijaše glasoviti ali nesretni „Great Eastern". U XX. stoljeću nastala je prava utakmica među pomorskim državama u gradnji morskih gorostasa. Ističu se engleska društva: „Royal Mail", pa „White Star Line", koja se ponosi svojim „Olimpic" od 45 tisuća tona, pa „Majestic" s preko 50 tisuća. „Cunard Line" je najstarije englesko društvo, i danas posjeduje glasoviti „Imperator" (sl. 25), sagrađen i izručen u ime odštete od Nijemaca, s 52 tisuće tona; „Aquitania" (sl. 26) je jača od njega za dvije tisuće. „Mauretania" imade samo 33 tisuće tona, ali je na glasu radi svoga negdašnjeg rekorda u brzini. — Njemačka ne može da zaboravi lozinku svojega zadnjega cara: „Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser". Njezino društvo „Hamburg-Amerika" (sl. 27), bijaše prije rata najjače na svijetu. Od 410 parobroda, što je posjedovalo, bili su 200 sami transatlantici. Između tih su se isticali gorostasi: „Vaterland", već spomenuti „Imperator", pa „Bismark" (sl. 28), svaki sa preko 50 tisuća tona. Kad

je svršio svjetski rat, Njemačka je morala izručiti državama pobjediteljicama sve brodove iznad 2600 tona, tako da joj je od predratne tonaže 5,500.000 tona, preostalo tek 420.000. Ali Nijemci odmah zasukaše rukave i prihvatiše se posla. Prvi transoceanski njihov novi parobrod bio je „Columbus" (sl. 29.) s 28 tisuća tona, a za ovim su slijedili blizanci „Bremen" i „Evropa" svaki po 50 tisuća.

Francuska je već porinula u more, i bit će do 1934. potpuno opremljen njezin superatlantik „Normandie" od 75 tisuća tona, dok je prije najveći njezin gorostas bio „Paris" (sl. 30.), sa 37 tisuća.

Italija je u zadnje doba porinula i opremila svoj „Rex" (sl. 31.) i osebujni svoj „Conte di Savoia" svaki od 50 tisuća tona, koji se takme sa svojim nordijskim superatlantskim drugovima u brzini i raskošnom uređenju.

Parobrodi, koji podržavaju promet s krajnim Istokom, pa s Australijom, a prolaze Sueskim kanalom, ne spadaju, što je i pojmljivo, među najveće niti najbrže. Isto se može reći za one, što obilaze rt Dobre Nade ili prolaze Magellanovim vratima.

Troškovi za gradnju morskih gorostasa danas prelaze, radi valutarnih neprilika, u bajoslovne svote. A i raskošno uređenje na njima plaća se teškim milijunima. Prije rata, računalo se, da izgradnja najvećih parobroda ne stoji više od hiljade franaka po toni; za najbrže i najraskošnije razmjerno više; za srednju vrstu parobroda plaćalo se oko šest stotina franaka po toni, a za najjeftiniju vrstu do trista franaka.

Spomenuti morski gorostasi predratni rijetko su zalazili u Jadran; najviše ako je doplovio koji iseljenički „Cunarder". Danas se viđaju takvi parobrodi — samo talijanski — i u gdjekojoj našoj luci. Hoćeš ne ćeš, čovjek je prisiljen da se superatlanticima divi. Duljina im nadmašuje 200, a dopire i do 280 metara; širina razmjerno: 20 do 30 metara. Svaki gazi 10 do 12, a i do 16 metara! Stoga se njihova visina takmi s našim najvišim stambenim kućama. Dno im je celularno, kao što je kod ratnih brodova. Središnja dužinska ograda dijeli brod u dva dijela. Tranverzalnih ograda imade više, pa je tako cijeli brod razdijeljen u više nepropusnih prostorija. Svaka od tih imade vrata, koja se mogu, u slučaju nužde, u tili čas, u nekoliko sekunda, zatvoriti sa samoga zapovjedišta, s pomoću posebnih električnih sprava. S obzirom na to, ako se brod i sve sprave drže uvijek u strogom redu, skoro je nemoguće da takav brod potone, osim ako ga je u živom dijelu rastrgao silur, ili ako je nabasao na podmorsku minu.

Divni američki brod „Paris" imao je tim napravama u svoje doba da zahvali svoj spas, kad je nabasao na greben u engleskom

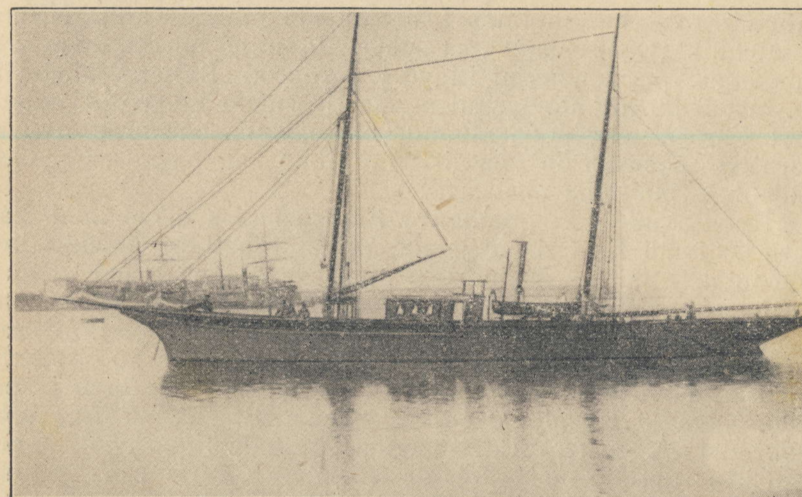
Kanalu; kao što bi i „Titanic“ bio odmah potonuo, da ga baš ti uređaji nisu održali neko vrijeme na površini mora.

Takav golem napredak u parobrodarstvu ne bi se nikako bio postigao, da je ono bilo prepušteno samo sebi. Ne bi bila pomogla sva odvažnost i požrtvovnost brodovlasnika, da nisu priskočile, i to izdašno, u pomoć odnosne države. Bez državnih subvencija znatnoga, ili bar ovakoga napretka ne bi bilo; ali treba naglasiti, da su se države na te subvencije smatrale obvezanima, da na taj način nagrade pomorska društva za usluge, na koje su se ova obvezivala. Tu je u prvom redu prijenos pošte. Parobrodi prenose poštu na duljim i kraćim prugama. Osim odgovornosti takav posao ne zadaje brodskom časništvu težega posla; a subvencija, dok rješava državu nužde velikih investicija, bez kojih se pošta na velike udaljenosti ne bi mogla prenositi, dolazi u dobar čas brodovlasnicima za izravnanje njihovih proračuna, i za gradnju, i za uzdržavanje brodova. U pitanju subvencije potpuno se poklapaju interesi države i pomorskih društava. Tako biva danas, pa tako je bivalo uvijek. Ni bogata engleska društva, koja su inaugurirala prije devedeset godina građenje velikih parobroda, nisu se mogla odlučiti da urede transatlansku plovidbu, dok im nije bila osigurana državna subvencija. Istom tada su zaplovili oceanom: „Great Western“, „Great Liverpool“, „United Staates“, „Britisch Queen“ i „President“. Ovaj je vijao američku zastavu. Spomenuli smo, da je društvo Great Western sagradilo veličanstveni, za ono doba, željezni parobrod „Great Britain“, koji je započeo svoju plovidbu g. 1844. Tako je samo državna subvencija omogućila proširenje djelovanja društva „Peninsular Steamship Company“, koje se je g. 1837. osnovalo sa svrhom, da podržava prometne pruge sa Španjolskom i zapadnim bazenom Sredozemnog mora. Bez subvencije ne bi to društvo već g. 1839. bilo preuzelo prugu Egipta i Malte i dopunilo svoj naslov ovako: „Peninsular and Oriental Steamship Company“. Njegovi su parobrodi pristajali u luku Aleksandrije u isto doba, kad su u Suezu pristajali oni Indijskoga društva. To je iznijelo opet na površinu pitanje prokopa Sueske prevlake. G. 1840. Peninsularka je preuzela i indijske pruge.

A kao što je država pripomogla subvencijom da se osnuje i proširi Peninsularna kompanija, tako je pomogla i kod osnivanja drugih još i danas velikih engleskih parobrodarskih društava, koja grade same morske gorostase. Tako n. pr. „White Star Line“ imade čitavu flotu transatlantika, a svima imena dočimaju na „ic“. Tako je ta kompanija sagradila u svoje doba „Baltic“ od 23.876, pa „Cedric“ od 21.035, te „Celtic“ od 20.904 tone, da dospije do kulminacije najprije s „Olimpic“, pa s „Majestic“ od 50.000 tona.

Karakteristika je nekojih engleskih najvećih društava, da im imena parobroda imadu sva isti dočetak. Spomenuto već društvo „Cunard“ nadijeva imena s latinskim dočetkom „ia“. Tako je ono sagradilo dva za ono doba najbrža parobroda „Campania“ i „Lucania“, pa „Caronia“ i „Carmania“; „Ivernia“, „Saxonia“ i „Slavonia“, koja je nastradala kod Azorskog otočja. Cunarder bijaše i zlosretna „Lusitania“, koju su u velikom ratu torpedirali Nijemci, i time dali povoda — nekoji vele — Udruženim državama, da stupe u veliki svjetski rat, i to na strani Saveznika.

Ni Njemačka nije škrtarila subvencijama pomorskim parobrodarskim društvima: ona je u razmjerno kratkom razmaku



Sl. 23. „Margita“, hrvatski školski brod od g. 1894.—1909.

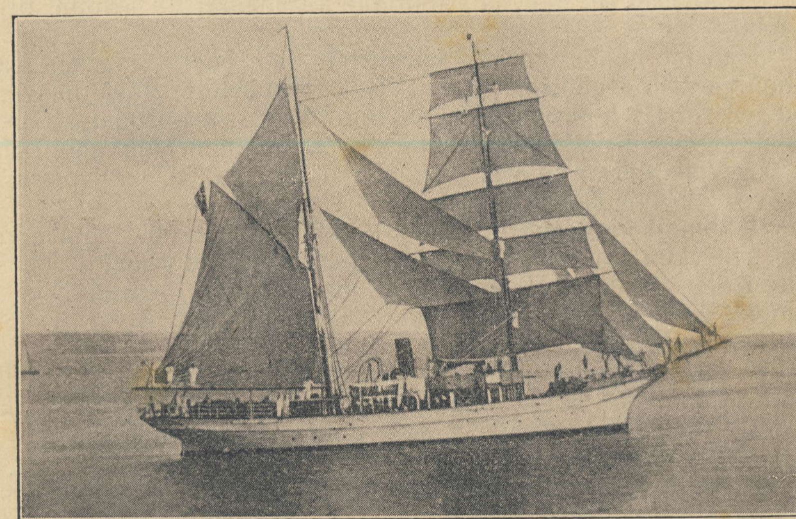
zadivila svijet svojom trgovačkom flotom. Još i danas se smatra pobjednikom glede brzine plovidbe društvo „Norddeutscher Lloyd“, osnovano još 1857. g. u Bremenu. Ono se je postepeno, ali sigurno razvijalo. G. 1857. osnovalo je svoju prvu mjesečnu prugu za New-York, a već g. 1866. imalo je sedmičnu prugu s Amerikom. Kad je g. 1867. počelo prenositi američku poštu, osnovalo je više novih pruga za različne luke Sjeverne, a g. 1875. i za dvije luke Južne Amerike. G. 1886. preuzelo je poštanske pruge za istočnu Aziju i Australiju. To je društvo prvo odabralo Genovu i Napulj kao polazne luke nekojih svojih pruga. Žilavim sustavnim radom, uz pripomoć njemačke države dobilo je u svoje doba moralno prven-

stvo na čitavom svijetu. Ono je i danas u posjedu „Plave Vrpce" simbola prvenstva u brzini, jer je njegov superatlantik „Bremen" (50.000 Rt.) prevalio put od Cherburga do New-Yorka za 4 dana, 17 sati i 47 minuta, dok je Cunarder „Mauretania" trebao za isti put devet sati više[1]).

Flotno prvenstvo dakle, po broju jedinica, imalo je drugo njemačko društvo „Hamburg-Amerika", sa svojih dvjesta transatlantika. Najveći od tih pripali su, poslije velikog rata, evropskim Saveznicima i Americi. Društvo je osnovano g. 1847, ali je uvelo prvu parobrodarsku prugu s New-Yorkom istom g. 1856., a prvo je počelo voziti u Zapadne Indije i Meksiko. Još prije četrdeset godina brojilo je 54 oceanska parobroda. Već tada je trebalo za svoje parobrode godišnje preko pola milijuna tona ugljena, prevaljujući preko dva milijuna i 500 hiljada morskih milja. Njegov transatlantik „Deutschland", sa svoje $23^1/_2$ milje na sat, dugo vremena bijaše prvak u brzini. Lloydov parobrod „Kaiser Wilhelm II" nije nikad mogao da ga stigne, jer je sukao samo 23 milje i četvrt. Kad je neko doba „Baltic" bio najveći parobrod, ovo se je društvo požurilo da sagradi „Ameriku" kao njegova takmaca, s obilatih 23.000 tona nosivosti.

Pravog poleta za pomorstvo Francuzi nisu nikad imali kao što su ga imali Englezi i Nijemci. Možda treba i toj činjenici pripisati njihove poraze na moru u doba Napoleona I. Još i danas, u međunarodnom prometu Francuske, njihova je zastava zastupana tek sa $^2/_5$. Njihove su glavne luke: Marseille, Le Havre, Bordeaux, Dunkerque i Rouen; Marseille je najvažnija. Trgovačko brodovlje francusko silno je stradalo u velikom ratu, ali se je brzo i oporavilo, pače je postalo treće na svijetu. Glavna su francuska parobrodarska društva: „Co. Generale Transatlantique", koje imade preko 80 parobroda, od kojih je dosele najveći „Paris" s 37.000 tona, dok će g. 1934. imati to prvenstvo „Normandie" sa 75.000 tona. Društvo je osnovano g. 1855. U početku je podržavalo nekoliko evropskih pruga, a onda je zavelo prugu jedrenjaka između Bordeauxa i Kalifornije. Zatim je osnovalo mnogo parobrodarskih pruga između različnih francuskih luka i New-Yorka, različnih otoka u Antilama, pa Algerije, Tunisa, Baleara, Korsike i Sardinije. — Drugo po važnosti društvo su „Messageries Maritimes", vrlo bogato, s kakvih 70 parobroda, koji plove po afričkim, azijskim i australskim morima. Za ovim je društvo „Chargeurs Reunis" s preko 35 parobroda, pa druga kao „Sud Atlantique", „Fabre Line" itd. Dakako da i Francuska podupire svoje pomorstvo vrlo izdašnim subvencijama. U svoje doba odlikovali su se brzinom francuski parobrodi „Provence", „Savoie" i „Lorraine", sučući 21 milju na sat. — Društvo „Messageries" bilo je osnovano od Napoleona III., kao „Messageries Imperiales". Ono je još prije 40 godina uživalo državnu subvenciju od kakvih 13 milijuna franaka. Ovo je društvo obvezano nabavljati samo one brodove, koji su građeni u Francuskoj. Najstariji francuski transatlantik bijaše „Washington" (sl. 32.).

Italija je konačno ujedinjena g. 1870., a dotle ni ne bijaše prave talijanske trgovačke mornarice. U negdašnjoj Crkvenoj Državi prvi se parobrod zvao „Roma". G. 1881. Italija ne imađaše više od 77.000 tona u parobrodima. Ali kad je, počamši od g. 1885., vlada počela doznačivati subvencije, koje su kasnije sveđ to više rasle, gradnja je parobroda naglo napredovala, tako da su ovi g. 1910. predstavljali 630.000 tona, a kad je g. 1914. buknuo rat, dosegli su 933.000. U velikom je ratu Italija izgubila dobru trećinu svojih parobroda, ali joj je to bilo obilno nadoknađeno, tako da je već g. 1921. njezina trgovačka mornarica imala do milijuna i po tona, te je zapremila peto mjesto u svijetu. Od talijanskih parobrodarskih društava treba spomenuti „Navigazione Generale Italiana", osnovano g. 1881. fuzioniranjem starih društava



Sl. 24. Školski brod „Vila Velebita".

[1]) Kad su već bili složeni gornji retci, dođe iz New-Yorka vijest, da je talijanski superekspress „Rex" preplovio Atlantik za 4 dana, 13 sati i 58 minuta i time potukao rekord „Bremena". Radi toga „plava vrpca" prelazi u posjed Talijana.

„Florio“ i „Rubattino“. To je društvo nadalje apsorbiralo više manjih društava, dok nije g. 1932. stvorilo golemo parobrodarsko društvo „Italia“. Ovdje treba istaknuti i to, da su parobrodi „Austrijskog Loyda“ bili poslije rata izručeni Italiji, pa se je i to društvo preobrazilo u „Lloyd Triestino“. Dodajmo još i to, da je Italija g. 1923. brojila oko 40 različnih društava, od kojih je osam nosilo naziv „Lloyd“ i to „L. Italiano“, „L. Sabaudo“, „L. Latino“, „L. Meridionale“, „L. Mediterraneo“, „L. Adriatico“, „L. Pacifico“ i „L. Triestino“.

Norveška zaprema danas peto mjesto po tonaži trgovačke mornarice. Važna su tek dva parobrodarska društva: „Plovidbeno Norveško Društvo“ i „Norveško-Američko“. Ali zato imade bezbroj brodovlasnika, koji su istodobno i kapetani na svojim brodovima.

Švedska imade brojne parobrode, ali čedne tonaže. Kad nastupi povoljno godišnje doba, sijaset parobroda plovi po švedskim jezerima i nebrojenim kanalima. Glavno parobrodarsko društvo je „Svea“ ili „Svenska Lloyd“. Za međunarodni saobraćaj Švedske neizmjerno su važni trajekti (Ferry boats), koji prenose vlakove iz Njemačke i Danske.

U Španiji se parobrodarstvo vrlo lijepo razvilo neposredno pred svjetskim ratom. Trgovačka španjolska mornarica bijaše dosegla 800.000 tona, ali kasnije ostade skoro stacionarna. Nikako ne može da dosegne milijun tona. Najvažnija su društva: „Transatlantica“, „Valencia“ i „Sota y Aznar“.

Portugalsko parobrodarstvo imade svoje središte u Lisabonu, ali je premaleno. Stoga onamo pristaju transatlantici engleski, francuski, belgijski i njemački, koji podržavaju veze sa zapadnom Afrikom i s Južnom Amerikom.

S jugoslavenskim parobrodarstvom bavimo se napose na drugom mjestu.

U Belgiji je istom g. 1916. osnovan „Kr. Belgijski Lloyd“.

Rumunjska je trgovačka flota istom u zametku. U Galacu je sijelo „Evropskoga Dunavskoga Povjerenstva“, koje se, prema Versailleskom ugovoru, sastoji od predstavnika Velike Britanije, Francuske, Italije i Rumunjske. To povjerenstvo nadzire međunarodnu plovidbu na Dunavu, kao i samu plovnost te rijeke. Ono pobire i pristojbe od parobroda za tu plovidbu

Finska imade same parobrodiće. Finska se zastava na daljim morima ne vije.

Grčko trgovačko brodovlje nije bez vrijednosti. Imade sijaset malih brodovlasnika, a dva su glavna parobrodarska društva: „Helensko Društvo“ i „Pantaleon“. Mnoštvo inozemnih parobroda dotiče se grčkih luka.

Malena Danska, osim mnoštva brodova za ribolov, imade i

priličan broj parobroda. Dva najveća parobrodarska Društva, koja podržavaju promet i na daljim morima jesu: „Sjedinjeno parobrodarstvo“ (Det Forenede Dampskibselkab) i „Istočno Azijsko“ (Det östasiatiske Komp.).

Udružene Sjevero-Američke Države imale su trgovačko brodovlje, koje je predstavljalo preko 4 i $^1/_2$ milijuna tona. Dakako tu nije uračunato riječno i jezersko brodovlje s posebna 3 milijuna tona. Još u doba velikoga rata Amerika je mnoge brodove nabavila u inozemstvu, a mnoge je i zaplijenila. Kad se je razbjesnio podmornički rat, tad je vlada američka stavila „Shipping Boardu“ na raspolaganje pet milijarda dolara za gradnju novih brodova. Trebalo je graditi parobrode različnog tipa (putničke, teretne, za prenos mesa, petroleja) sve po 5 do 12 tisuća tona, te kad bi se izvršio čitav program, bila bi to flota od kakvih 25 milijuna tona. Ali s prestankom rata i nadošlom ekonomskom krizom program je ostao dobrim dijelom neizvršen. Ipak su Udružene države više nego potrostručile svoju predratnu trgovačku flotu. Međutim one se nisu odrekle spomenutog programa, koji za pravo znači, da će američko brodovlje obavljati čitav promet sa svim onim državama, koje imadu trgovačkih veza s Udruženim državama.

Japan je imao do g. 1854. zatvorene sve svoje luke svjetskoj trgovini. Ni sami rođeni Japanci nisu smjeli imati brodova evropskog tipa, da ne bi zaveli trgovačke veze s inozemstvom. Ali spomenute se godine američki Komodor Pery pojavi najedared sa svojom eskadrom i naloži, da se luke imaju otvoriti. Jokohama je proglašena otvorenom g. 1859. S vremenom su Japanci počeli shvaćati, da je pomorstvo jedini temelj i za razvoj narodne industrije i za vanjsku trgovinu. K tomu im je sama priroda dala lijep broj prirodnih luka. G. 1872. osnovalo se prvo pomorsko plovidbeno društvo. U početku su nabavljali brodove u Evropi, ali naskoro ih počeše graditi kod kuće. Šta više, s obzirom na jeftinu radnu silu, ne samo radnika u brodogradilištima već i na brodovima, japansko se pomorstvo već u prvom početku našlo u povoljnijem položaju nego li ijedno drugo, pogotovo američko. U doba velikoga rata japansko je brodovlje realiziralo velikih dobitaka. Danas je trgovačko japansko brodovlje četvrto na svijetu. Poglavita su društva: „Nippon Yusen Kaisha“ (oko 500 hiljada tona) i „Asaka Shosen Kaisha“. Podržavaju redovite pruge s južnom Azijom, s Australijom; kroz Suez prodiru u Evropu, a kroz Panamu dopiru do New-Yorka.

I Kitaj imade nekoliko trgovačkih parobroda, koji pripadaju ponajviše društvu „China Merchants S. N.“ sa sijelom u Šangaju.

Brazilsko trgovačko brodovlje raspolaže s 500.000 tona. Ti parobrodi obavljaju ponajviše obalnu plovidbu, koja je zakonom

pridržana brazilskim brodovima. Ali postoji i „Lloyd Brazilero“, koji podržava trgovačku vezu s New-Yorkom i s Liverpoolom. — I u Pernambuku je osnovano jedno parobrodarsko društvo.

XI.

Pomorske ekspedicije u sjeverne polarne krajeve.

Na sjeveru Amerike proteže se prema Polu prostrano otočje, pod vječnim ledom, pa stoga i pusto. Na istoku tome otočju rastegla se Groenlandija, i na njezinoj se obali nalazi amo tamo po koje naselje Danaca. Ono otočje, nominalno dakako, spada pod Veliku Britaniju, dok pojedini dijelovi Groenlandije pripadaju Danskoj.

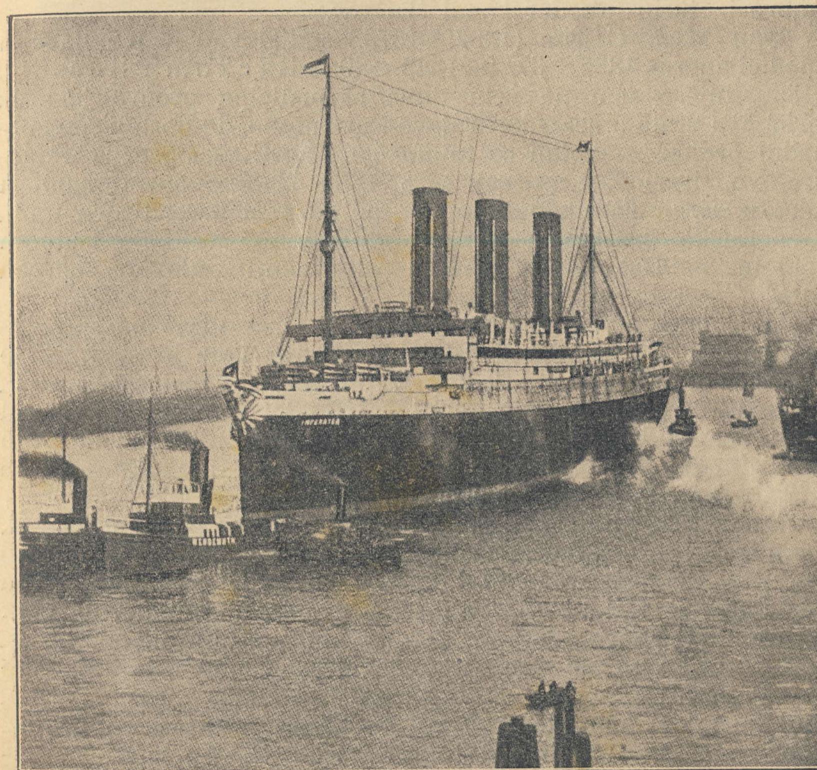
Već smo vidjeli, da su ti krajevi još u davnini privlačili najprije pustolove, a onda i muževe odlične, kojima je svrha bila najplemenitija. Da raskinu veo, što no zastire one tajne prirode, oni su stavili na kocku i svoje živote.

U XIX. stoljeću prvi je pokušao da nađe prolaz oko kontinenta sjeverne Amerike Ivan Ross (1777.—1856.), škotski pomorac. Njemu je bilo g. 1818. povjereno da nađe taj prolaz, ali mu nije uspjelo. G. 1829. ponovio je taj pokušaj, i ostao u ledu artičkog mora četiri godine. Tad je otkrio magnetski pol i poluotok Boothia Felix. G. 1850. otplovi s dva broda da potraži Ivana Franklina, ali se povrati bez ikakova rezultata: slavnomu i nesretnomu pomorcu se zameo svaki trag.

Kapetan Vilim Eduard Parry (1790.—1855.) opisao je u svojem djelu „Četiri plovidbe k sjevernom Polu“ svoja četiri znamenita pokušaja. Dospio je do sjeverne obale Spitzberga, sve do 82° 45’ sjeverne širine. To je otočje zato nazvano Spitzbergima, jer su im pećine baš šiljaste. Tu imade dubokih draga, a uz obalu tuljana i kitova. Kopno je bogato krznašima i mramorom, a, što je glavno, imade silnih naslaga kamenog ugljena. Prvi ih je otkrio g. 1553. Willoughby, a našao ih je ponovno g. 1595. Barentz. — Danas to otočje pripada Norveškoj, i ono je postalo bazom za sva poduzeća u artičkim krajevima. Danas je pod suverenstvom Norveške. Prije nekoliko godina počeše nekoja engleska i norveška poduzeća iskapati ugljen kod t. zv. Adventske drage. Rudari su osnovali malenu koloniju, koja se lijepo razvija. Postoji poštanska i radiografska veza s Evropom.

G. 1845. zaplovi Baffinskim morem Englez Ivan Franklin, jedan od najslavnijih polarnih pomoraca. Njegovo će se ime spominjati do vijeka u povijesti geografije. Rodio se g. 1786., i

odlikovao se u velikoj pomorskoj bitci kod Trafalgara g. 1805. Od 1819. do 1822. istražio je američko kopno od Hudsonova zaljeva do polarnoga mora. Od g. 1825. do 1827. dva puta se zaletio u rijeku Mackenzie, koja se u više rukava izlijeva u arktički ocean, a devet mjeseci je zaleđena. Dne 19. svibnja 1845. otplovio je, da riješi pitanje sjevero-zapadnog prolaza. Zadnji



Sl. 25. **„Imperator“, njemački predratni superatlantik, izručen poslije rata Englezima (52.000 tona).**

put su ga vidjeli 26. srpnja nekoji lovci na kitove u drazi Melville. Počevši od g. 1848. uzalud se je opremilo u potragu za njim ništa manje od osamnaest ekspedicija, dijelom na trošak njegove žene, dijelom na trošak engleske vlade, pa i različnih engleskih građana. Tek je irski pomorac Leopoldo Mac Clintock,

poslije ekspedicije g. 1857.—59. donio vijest, da su Franklinovi brodovi bili stisnuti od leda čak u rujnu 1846, on da je umro 11. srpnja 1847., a njegovi drugovi napustili brodove 25. travnja 1848., ali da su putem redom poginuli. Izjavi još, da je u Zemlji Kralja Vilima, na 70° sjev. širine, našao ostanaka Franklinovih brodova i nekoliko lješina.

Baffinsko je more dobilo svoje ime po engleskom pomorcu Vilimu Baffin, koji je g. 1616. prošao Davisova vrata, ugledao to more i otkrio također kanal Barrow.

Ivan Mac-Clure (1807.—1873.) sudjelovao je u polarnim ekspedicijama g. 1836.—37. te 1848.—49. s Backom i Rossom. G. 1850. bijaše sam na čelu nove ekspedicije; prodro je kroz Behringova vrata u arktičke krajeve i ustanovio, da postoji sjevero-zapadni prolaz, za kojim se toliko čeznulo. On ga prozva „Mac-Clure-ovo tijesno", i povrati se g. 1854. Baffinovom dragom u Englesku. Engleski mu parlamenat tad doznači deset tisuća funti, a Geografsko društvo u Parizu odlikova ga velikom zlatnom kolajnom. — Dakako da je taj prolaz skoro redovito zakrčen ledom.

Istodobno je američanin doktor Kane otkrio na sjevero-zapadnoj strani Groenlandije slobodno more, koje je (god. 1854.) prozvao svojim imenom. Po tom istom moru, drugi američanin, doktor Hayez dospio je g. 1861. do 81° 35' sjev. širine; a deset godina kasnije, kapetan Hall dosegao je (1871.) 82° 16'; ali njega je natkrilio kapetan Nares, jer je dospio do 83°. I tako je sjeverna obala Groenlandije bila potpuno otkrita.

Na drugoj strani, prema istoku, Švеđanin Nordenskiöld, osvjedočivši se, prigodom svoje ekspedicije g. 1874. u Karsko more, radi različnih obavijesti, dobivenih tada od urođenika na onim obalama, pa i radi svojih znanstvenih nagađanja, da ipak ne mora biti arktičko more uvijek nepristupno uzduž obale Sibirije, već da u nekojim mjesecima valja da su ledene sante podalje od obale, s jednostavnog razloga, što ih pomiču morske struje, sretno je pokušao brodom „Vega" da nađe sjevero-istočni prolaz. „Vega" bijaše brod od 500 tona. Trošak njezine opreme podmirio je švedski kralj, švedska vlada, Švеđanin Dikson i Rus Siberijakov. Brod je ukrcao ugljena za 15.000 km. plovidbe, a živeža za tri godine. Na njoj bijaše 40 ljudi, a glava ekspedicije bijaše Švеđanin prof. Nordenskiöld. Ekspedicija je trebala prodrijeti do Behringovih vrata, oploviti istočnu i južnu Aziju, i povratiti se Crvenim morem i Sueskim kanalom. „Vega" je otplovila iz Karlskrone 26. lipnja 1878., pristala je u Kopenhagenu, zaplovila obalom Norveške, i dospjela je 19. srpnja u Tromsö, gdje ju je čekao parobrod „Lena". Na večer 22. srpnja pozdraviše ta dva broda Maaso, zadnje evropsko selo. Dne 26. obiđoše Sjeverni Kap,

a tad, krenuvši prema istoku, zaploviše Karskim morem, i nakon 16 dana plovidbe dospješe do ušća Jeniseja; 10. kolovoza ostaviše luku Dikson i sretno preploviše do ušća Lene, koja je odvirak Bajkalskoga jezera. Tu se je „Lena" odijelila od „Vege" i zaplovila rijekom istoga imena, da dopre do Jakutska, glasovita poradi trgovine krznom i kamene bjelokosti. „Vega" je koncem kolovoza prošla kod Novo Sibirskog otočja, oplovila rt Kiseljak, a početkom rujna dospjela do Medveđeg otoka, pa je teškom mukom prošla rt Veliki Baranov, i onda rt Čelasgoj, koji možda stvara najveću zapreku plovidbi u onom moru. Dne 6. rujna prođe sretno i otok Šjulavrov, obiđe rt Kekurnoj, ali ispred rta Jokana stisne ju led, i teškom se mukom toga riješila; 27. rujna prošla je otok Koljučin, obišla rt Jinretlen, a malo zatim stisnuše je goleme ledene poljane, tako da je 28. rujna 1878. bila završena plovidba za onu godinu. Tu je trebalo sad zimovati. I doista, od 29. rujna 1878 do 18. srpnja 1879. brod je ostao stisnut od leda. Čitave se mjesece nije znalo ništa o toj ekspediciji, tako da je vladala velika zabrinutost glede sudbine odvažnih drugova slavnoga Nordenskiölda. U toj dugoj zimi oni su učinili više eskurzija na sve strane, u svrhu istraživanja.

Nije doista nikakva šala, kad ledene poljane stisnu brod (sl. 33.)! Tad on postaje lutkom toga leda, koji morske struje s donje, a vjetar, koji duva u ledena brda, s gornje strane neprestano pomiču amo i tamo na stotine, pa i na tisuće metara, tako da brod često dospije u najočajnije prilike. Može da se i prevrne, može da se skrši stisnut ledenim poljanama, a može da ga naprosto nestane s dragocjenim teretom tolikih vrlo vrijednih ljudskih života. U tom slučaju njegovim junacima ne preostaje već da strepe, što bi mogao da donese svaki čas. A kad se razbjesni sniježna mećava, koja sve zakopa i nad svim prostire svoj prebijeli plašt, onda ti zatočenici samo slušaju škripanje i pucnjavu ledenih poljana, koje se sukobljuju i prijete neprestano najstrašnijom smrću. Slomi li se po nesreći brod, eto ih napuštene na beskrajnim ledenim ravnicama, ili u dnu pustih draga. Kad im pak poslije nekoliko vremena počne nestajati živeža, mučeni glađu, gledaju uvijek pred sobom sablast smrti, koja će ih i pokositi, ako ih nenadana pomoć ne spasi.

U tom strašnom sužanjstvu, takvi junaci ne lijenčare, pa nisu lijenčarili ni Nordenskiöldovi drugovi. Brod postaje nekom vrsti operacione baze za znanstvena istraživanja, — polazna točka i sastajalište, kad se zalete na saonicama u neistražene krajeve, pa i na vilovite izlete prema Polu. Ali koliko li ih pogibli i patnja ne čeka na tom putu! Na onim beskrajnim poljanama, kojima puzu saonice, znadu se pojaviti iznenada morski kanali, koje treba preploviti na platnenim čamcima, a te pak lako mogu da

prevrnu i prema dnu da povuku goleme morske nemani, tuljani i kitovi, koji najedared iznure iz vode. Prođu li se sretno kanali, eto ti ledenih brežuljaka i šiljastih humaka, preko kojih treba izvući saonice, i svojim mišicama pomoći jakim polarnim psima, koji su najvjerniji pomagači čovjekovi na ledenoj ravnici. A kad se i to svlada, eto novih ledenih poljana, novih kanala, novih humaka, tako da i najjači živci klonu. A u onoj preniskoj temperaturi smrznu im se prsti, pa eto opasnosti, a i nužde, da se amputiraju. I kao da ne dostaju nebrojene opasnosti na zemlji i na ledu, najodvažniji se upuštaju u lijetove, ne bi li zrakoplovima dospjeli do Pola, premda znadu, da, ako se i spuste na polarnoj točki, od toga ljudskom rodu nikakve ni materijalne ni trgovačke koristi, a ni znanstvene Bog zna kolike.

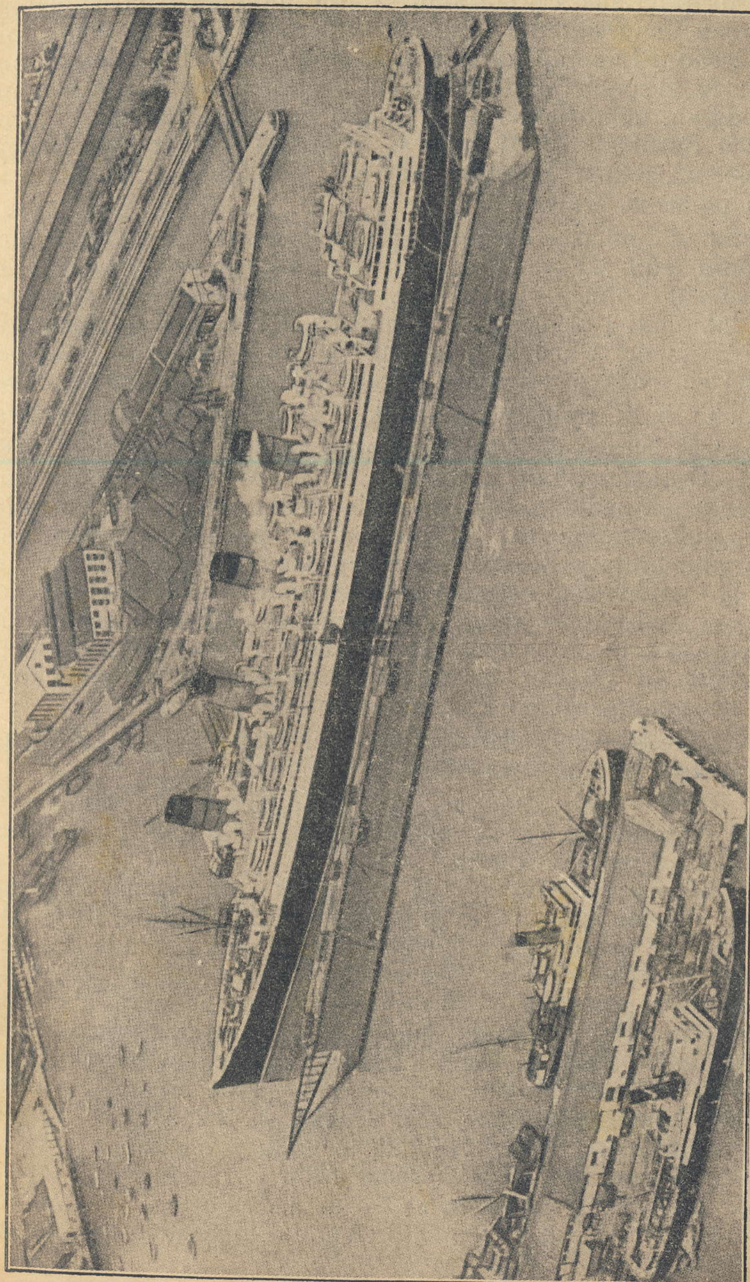
„Vega“ se riješila leda 18. srpnja 1879. i krenula prema Behringovim Vratima, koje je sretno prošla i slavno se povratila u domovinu.

I Njemačka je sudjelovala u istraživanjima između Groenlandije i Spitzberga. Njezina je ekspedicija otplovila g. 1869. s dva broda: malenim parobrodom „Germania“ i čvrstim jedrenjakom „Hansa“. „Germania“ se junački održala u svim neprilikama, dok je „Hansu“ polarni led odmah u rujnu stisnuo i skršio. Momčad je čitavu božju zimu provela na golemoj santi, zapravo ledenoj poljani, na kojoj je neprestano plovila po arktičkom moru, dok nije na vlastitim čamcima dospjela u Frederikshaab, dansko selo na južnoj groenlandskoj obali, odakle se na jednom danskom parobrodu sretno povratila u domovinu

Tri godine kasnije, naime 1872. otplovila je u polarne krajeve jedna austrijska ekspedicija sa zadaćom, da istraži krajeve između Novaje zemlje i Spitzberga, ne bi li se možda onim smjerom moglo doprijeti do Pola. Ta je ekspedicija krenula iz Bremerhavena 13. lipnja parobrodom „Tegetthoff“, na kojem bijaše sama izabrana momčad s austrijske mornarice, s pretežnim brojem Hrvata[1]).

Vođe ekspedicije bijahu dva austrijska časnika: Karlo Weyprecht i Julius Payer. Njihov je brod stisnuo led od svih strana već 21. kolovoza, tako da se nikako nije mogao osloboditi. Radi toga je ekspedicija provela dvije strašne zime na ledenim poljanama (sl. 34.). Na proljeće 1874. Payer poduze tri putovanja na saonama po t. zv. Zemlji Franje Josipa, te dospje do 82° 5' sjev. širine. G. 1874. bi prisiljen da konačno napusti „Tegetthoffa“

[1]) Momčadi na „Tegetthoffu“ bilo je 18 ljudi, a od tih 11 mornara i božman Petar Lužina s Rijeke. Mornari Hrvati bijahu: Antun Zaninović iz Hvara, Antun Katarinić iz Lošinja, Antun Lukinović iz Brača, Josip Latković iz Istre, Petar Faležić iz Rijeke, Juraj Štiglić iz Bakra, Vicko Palmić iz Istre, Jakov Sušić iz Istre, Antun Večerina iz Drage kod Sušaka.



Sl. 26. Cunarder „Aquitania“ u plivajućem docku (54.000 tona).

i krene na povratak s preostalim svojim momcima na čamcima. U kolovozu ih je sastao i preuzeo neki ruski ribarski brod, koji ih je iskrcao u Laponiji, odakle su se sretno povratili u domovinu. Payer je tu ekspediciju ovjekovječio svojim umjetničkim kistom. On je odmah, nakon povratka, istupio iz austrijske službe, preselio se u Frankfurt na M., gdje se je posvetio slikarstvu. Na najvećim je izložbama postigao najveća odlikovanja za slike iz strašnih polarnih krajeva.

Pomorske polarne ekspedicije progutaše mnoge žrtve u tami i polarnom ledu. Ali sve te teške kušnje ne samo što ne zaustaviše, već nasuprot pobudiše zanos za nova istraživanja, i stoga se stadoše takmičiti i Engleska, i Njemačka, i Francuska, i Amerika, privatni imućnici i znanstvena društva, da opreme nove ekspedicije, da se nastave nesvršena istraživanja, i da se započnu nova.

Konac XIX. stoljeća i početak XX. bilježe nova junaštva.

Švedski istraživač Fridtjof Nansen, poslije pokušaja g. 1888., da prođe Groenlandijom, poduze g. 1893.—96. s brodom „Fram“ novu veliku ekspediciju, koja nije išla za tim, da dospije do Pola, već da znanstveno istraži golemu ledenu pustoš, koja zaprema najsjevernije krajeve Zemlje, donle nepristupne, jer je ledeno polje zaustavilo i najodvažnije ljude i najjače brodove. Nansen, upotrijebivši novo sredstvo, — saone s upregnutim psima — uspio je da prođe paralelu, do koje njegovi predšasnici bijahu doprli, te je dosegao 86° 13' 36", proširivši poznati polarni pojas arktičkoga oceana do udaljenosti od 227 milja od samoga Pola.

Od g. 1894.—1897. istraživao je Zemlju Franje Josipa Englez Jakson, koji je dopro do 81° 20' sjev. širine.

G. 1895.—1896. zimovao je na Spitzbergima Norvežanin Ekroll, nadajući se, da bi mogao doprijeti do Pola na lađama-saonama, koje je sam izumio.

G. 1898. nabavi princ Luigi Savojski, vojvoda od Abruzza, norvešku kitaricu „Jason“, te je prekrsti u „Stella Polare“ (sl. 35.) i njom poduze svoju veliku polarnu ekspediciju. I „Stella Polare“ dopre do najveće širine na sjeveru Evrope, do koje se još nitko prije ne bijaše protukao. Vojvoda je sa svojima prezimio u zatonu Teplitz otoka Princa Rudolfa, kojega sjevero-istočna strana bijaše još nepoznata. Odanle je trebalo krenuti saonicama prema Polu. Ali kad su vojvodi amputirali smrznute prste, povjeri vodstvo ekspedicije kapetanu Cagni, koji dospije do 86° 33', 49", to jest 207 milja daleko od Pola. Vojvoda je doduše izgubio tri druga, ali je sabrao znatnih podataka geografskih i znanstvenih za proučavanje zemaljskog magnetizma i teže, a donio je i vrlo važnih meteoroloških bilježaka. Njegov uspjeh natkrilio je istom šest godina kasnije američanin R. E. Peary.

G. 1898.—1902. postigla je nov i sjajan uspjeh norveška ekspedicija s brodom „Fram“ (nekoč Nansenov brod) pod zapovijedi kap. Otta Sverdrupa, i to u onom golemom „Nepoznatom kraju“, najvećoj i najbjednijoj pustoši na našem planetu, koja počinje na strani Azije, ali vrlo daleko, pa se širi prema unutrašnjosti polarne kalote, i onda se prostire svojom golemom ledenom korom sve do protivnih obala sjevero-američkog kontinenta. Brod, koji je bio zakrčen ledom duge tri godine, dopro je doduše niže od širine dosegnute od Nansena i Vojvode od Abruzza, to jest do 81° 21', ali su se izvršile duge i vrlo važne ekskurzije saonicama, i k tomu su se četiri godine proučavale prilike polarnoga leda, vršila se oceanografska istraživanja i meteorološka i magnetska opažanja. Ekspedicija je morala ograničiti svoja istraživanja na jedno samo polje, ali sasvim novo. Kako se na zapadu prostrane Groenlandije prostire velik otok, kojemu se južni dio zove Zemlja Ellesmere, to je južni dio toga otoka, kao i sasma nepoznati zapadni njegov kraj, sasvim istražila.

Znamenita je norveška ekspedicija (1903.—1906) s brodom „Gjöa“, kojom je zapovijedao kapetan Roald Amundsen. Ekspedicija je otplovila iz Kristijanije 17. lipnja 1903. s tom zadaćom, da ustanovi točno položaj sjevernoga magnetskog pola. Svoju je zadaću sjajno izvršila, a onda Amundsen prođe na malenom brodu, s petrolejskim motorom, i sa samih šest momaka, kroz Baffinovu dragu u Sjeverno ledeno more, sve do Behringovih vrata. Taj su prolaz davno prije uzaludno tražili Ivan Franklin, koji je i život svoj žrtvovao, pa Mac-Clintock, a za koji je Mac-Clure izjavio, da je trajno zakrčen ledom. Tad se je stalno ustanovilo i to, da magnetski pol nije nepomična točka, već da neprestano mijenja svoj položaj.

Američki istraživač Robert E. Peary bijaše već obavio osam ekspedicija, i u jednoj se (g. 1898.) proturao s brodom „Windward“ u blizinu Pola. Otplovio je 16. srpnja 1905. s brodom „Roosevelt“, navlaš sagrađenim za boravak u polarnom ledu, iz New-Yorka i uznapredovao Smithovim vratima, odakle svijet bijaše dobio zadnje njegove vijesti. Brod je zimovao na sjevernoj obali Grantove zemlje, odakle je Peary poduzeo putovanje na saonicama prema Polu. Imao je da se bori s teškim zaprekama radi širokih vodenih kanala i pomicanja ledenih poljana. Takó dospije do 87° 6', to jest 60 km. dalje od točke, do koje bijahu doprli drugovi vojvode od Abruzza. Peary-eva je ekspedicija postigla vrlo važnih geografskih rezultata, kao što je određenje novoga kontinentalnog okrajka na 84° 30' sjev. širine i 110° zapadne dužine (Zemlja Crooterova), kao i određenje sjevernog ruba Grantove Zemlje. — Neumorni istraživač otplovi u srpnju 1908. na svoju desetu ekspediciju, s čvrstom odlukom, da pokuša,

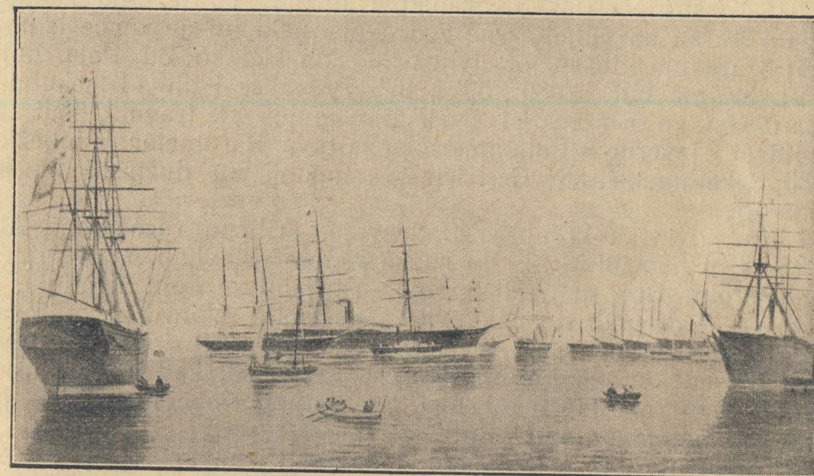
iduće veljače, novu navalu na Pol, s pomoću Eskima, i da se povrati u listopadu 1909.

Dansko-američka ekspedicija pod vodstvom Ejnara Mikkelsena iz Kopenhagena, kojemu se pridružio Ernest De Koven Leffingwell iz Chicaga, otplovi 22. svibnja 1906. iz Viktorije, glavnoga mjesta na otoku Vancouver, na goletti Vojvotkine de Bedford, po kojoj su i brod nazvali. Oni izabraše za polje svoga istraživanja golemu pustoš od Bankove Zemlje, na sjeveru američkoga kopna, do Novo-Sibirskog otočja, t. j. Beaufortovo more. Goletta je doprla do otoka Flaxman, na po puta između rta Barrow i ušća rijeke Mackenzie. Odatle su na saonicama prodrli za 800 km. po samim ledenim poljanama i kanalima, koji su znali biti kojiput vrlo široki, a koje su ipak sretno prošli ne čamcima, već na skupa privezanim dvjema saonama, ispod kojih je bilo rastegnuto veliko nepromočivo pokrivalo, sve naokolo dobro privezano. Ali su ipak bili u trajnoj opasnosti, da ih ne zanesu struje i jaki vjetar na otvoreno more, gdje bi bili neminovno poginuli. Tako su bili prisiljeni da se povrate na točku svoga polaska, uz neizvjesne i nebrojene poteškoće, a izmedu tih ne bijaše najmanja ona, što se obično zove „iceblink“, ledeno svijetlo, radi kojega, kad se čovjek približuje velikim masama morskoga leda, najprije obnemogne vid, zatim se upale oči, a može da nastupi i posvemašnja sljepoća. Kad su došli do „Vojvotkinje de Bedford“, našli su je zgnječenu od leda i napuštenu od ostalih članova ekspedicije, koji se bijahu utaborili blizu obale. Našli su dubljinâ od 200 i 450 m. na mjestu, gdje su starije karte, po podacima lovaca na kitove, imale zabilježenu Zemlju Kennan.

S povratkom Mikkelsenove danske ekspedicije znanstveni je svijet dobio vijesti o drugoj danskoj ekspediciji, kojoj je bio na čelu Ericksen. On je već g. 1904. predvodio ekspediciju u Groenlandiju, pa je mjeseca lipnja 1906. odveo drugu, ravno prema istočnoj obali toga golemog otoka, da upotpuni otkrića Vojvode Orleanskoga, postignuta brodom „Belgique“ g. 1905. i Pearyeva iz g. 1892. i 1900. Prispjevši do kapa Bismarck, izabra taj položaj za bazu svojih operacija i odluči tu prezimiti U proljeće 1907. dospije saonicama do Independence Drăge, pa onda do Kapa Bridgman. Drăgu je otkrio Peary g. 1892., a Kap g. 1900. na 83° širine. Plod tih velikih eskurzija bilo je otkriće novih dubokih fiordova, otoka, zemalja (Zemlja Amdrup, Zemlja Lambert itd.), zaljeva, skupina otoka, a što je najvažnije, određena je sjevero-istočna izbočina velikoga groenlandskog otoka. Ali kad im je ponestalo živeža, jer lova ne bijaše, a od broda ih je dijelila golema udaljenost, (preko 1300 km. ravne crte prema jugu), bilo je za Ericksena i njegove drugove fatalno. Oni nađoše smrt na

samom polju svojih otkrića. Brod „Trolle“, poslije uzaludnih nastojanja da donese pomoći ili bar nađe mrtve ostanke tih novih mučenika znanosti, doveo je tek preostale članove natrag u Evropu g. 1908.

Težnja, da se dopre do Pola, što već toliko vremena nije davala mira tolikim junačkim istraživačima, najzad im je nadahnula misao, poslije uzaludnih pokušaja na morskom i kopnenom ledu, ne bi li se to moglo postići zračnim putem. Prvi je to pokušao junački Andree. On je u srpnju 1907. otplovio zrakoplovom put Pola, ali se o njemu nije nikad više ništa doznalo. Njegove su smrtne ostanke našli na Bijelom Otoku g. 1930., te su ih prenijeli u Švedsku i s najvećim slavljem sahranili. Uz



Sl. 27. Najstariji parobrodi društva „Hamburg-Amerika-Linie“.

smrtne ostanke njegove i drugova našli su i vrlo važne bilješke i nekoje znanstvene relikvije.

Daljni pokusi zračne plovidbe, da se dopre do Pola, ne spadaju u okvir ove knjige. Spomenut ćemo samo to, da su se baš u to doba istakli neosporivim velikim zaslugama ruski ledolomci (sl. 36. i 37.).

Dr. Fridrik Cook, amerićanin, koji je sudjelovao u Pearyjevim ekspedicijama u svojstvu liječnika, najedared je iznenadio svijet viješću, da je 21. travnja 1908. dospio do sjevernog Pola svojom ekspedicijom, koja se zadržala na putu 18 mjeseci. Otplovio je yachtom „John Bradley“ u svoj tajnosti, ne bi li dospio do

Pola prije Pearyja. Brod se je krajem kolovoza 1907. zaustavio u Smithovim Vratima. Nije se moglo dalje. Tu mu je mnogo Eskima lovom na medvjede pribavilo velike zalihe mesa, a sabralo se i mnogo snažnih pasa na istom mjestu. Od te točke do Pola bijaše tek 700 kilometara udaljenosti. Dne 19. veljače 1908. krene Cook ranim jutrom sa 10 Eskima i 114 pasa, koji su vukli jedanaest saonica, potpuno nakrcanih. Tamna polarna noć nije im dopuštala da hodaju više od nekoliko sati svaki dan. Bilo je dana, kad im je Fahrenheitov toplomjer bilježio 83° ispod ništice. Psi su silno stradali; nekoliko ih se smrzlo. Šestorica Eskima se vratila odatle 18. ožujka sa 46 pasa. Poslije tri dana krenuše natrag još dva Eskima. Ostadoše još samo dva najjača sa 26 pasa. Trebalo je da prevale još 460 km.; 30. ožujka naiđoše na nepoznatu zemlju, na 84° 47' širine i 102° 31' zapadne dužine. To je bilo zadnje kopno, što su ga vidjeli. Dne 7. travnja sjalo im je sunce o ponoći; 8. travnja bili su još uvijek 200 km. daleko od Pola, dok su 21. travnja bili na 89°, 59' i 46". Prevališe i tih 14 sekunda i nađoše se na točki Pol. Bio je još 21. travnja, kad su razvili na sjevernom Polu američku zastavu. Barometar je bilježio 29,83; termometar 38° C.; širinski stupanj 90; dužinski bijaše jedna riječ!

Na povratak krenuše 23. travnja, prilično razočarani. Ali putem nisu nalazili živež, što su ga redom ostavljali, napredujući prema Polu. Dok su imali naboja, ustrijelili su koju životinju, i jedva su se dovukli do nekakvih napuštenih eskimskih kolibica, gdje su se zadržali tri mjeseca. Dne 1. rujna 1909. donio je „New York Herald" brzojavku, odaslanu iz Lerwicka, kad je parobrod „Hans Egede" pristao u toj luci, na putu u Kopenhagen, da je Cook bio na sjevernom Polu! —

Nama poznati, toliko puta spomenuti kapetan Peary poduze, kako je već opisano, i deseto svoje polarno putovanje; a 7. rujna 1909. novinstvo evropsko donese vijest, da je 6. travnja 1909. otkrit Sjeverni Pol od ekspedicije arktičkog kluba Peary, pod vodstvom samoga kapetana Peary!

Vijest o velikom otkriću nije bila primljena s onim nepovjerenjem, s kojim se je općenito primila Cookova vijest. Cook, koji je navodno godinu dana prije, također u travnju, bio na Polu, kad je pročitao vijest o Pearyjevu uspjehu, izjavi: Ako je Peary doista bio na Polu, valja da je našao moje tragove. — Ali tih Peary nije našao!

Pearyjeva ekspedicija ostavi New-York u srpnju 1908. na brodu „Roosevelt", kojim je već prije bio dopro do 87° širine. Prolazeći mimo zapadne obale Groenlandije „Roosevelt" se zaustavi kod naselja Etah, gdje su ukrcali 25 najjačih Eskima i 250 pasa. Odatle otplovi 8. kolovoza 1908., i za njega se više nije

čulo. Dne 8. rujna 1909. prispije sretno do kap Sheridana, gdje su zimovali. Dotle su doplovili brodom, a 15. veljače krenu dalje na saonicama. Putem je poginulo dosta pasa, tako da je zadnji komad puta prevaljen sa 133 psa i 19 saonica. Putem su patili strašno. A kad su došli na 89°, temperatura je narasla za 26 stupnjeva C. pa su psi rado trkali. Tako je Peary dospio do Pola 6. travnja 1909. On se je za to borio čitavih 11 godina, a ljudski je rod to čekao tri stotine godina! Tu se zadrža trideset sati, i kroz to vrijeme pođe deset milja preko Pola, a osam milja na njegovu desnu stranu. Snimio je više fotografija i učinio znanstvenih opažanja. Pet milja daleko od Pola spustio je kroz jednu pukotinu dubinomjer za 1500 hvati, a da nije dotaknuo dna; na 89. paraleli termometar mu je pokazivao 40° ispod nule.

Cook i Peary zakvačiše se u ljutoj polemici. Javnost je pristala uz Pearyja, jer je on imao sa sobom klasičnih svjedoka, a Cook takovih nije mogao da navede.

* * *

Sir Hubert Wilkins, koji je već preletio s Alaske na Spitzberge (Swalbardsko otočje), iznenadio je mjeseca veljače 1931. svijet viješću, da namjerava ljeti iste godine poduzeti s podmornicom jednu transarktičku ekspediciju: otploviti naime sa Spitzberga, zaroniti pod ledene poljane, i preko Pola stići do Alaske.

Povijest voli da registrira uspjela poduzeća; ali ipak ne valja prešutjeti ni taj Wilkinsov pokušaj: s jedne, da se čitatelji upoznadu s ciljevima, koje je on sebi postavio, a s druge, da se vidi, koji su ga nedostaci omeli da te ciljeve i postigne.

Svijet je, u najvećoj tišini, skeptički primio vijest o toj ekspediciji; ali su zato mnogi znanstveni krugovi uzeli stvar vrlo ozbiljno, jer ozbiljna znanost prelazi preko izrugivanja neukih masa, koje nikad nisu bile svijesne, da novi napredak omogućuje rješavanje i neslućenih znanstvenih problema, i da se sve poteškoće, kao i sve opasnosti, poslije stanovitog broja žrtava, konačno ipak dadu obići. Dosta je spomenuti prve parobrode, prve željeznice, prvu primjenu električne energije i prva zračna vozila.

Wilkinsovu osnovu podupriješe odmah Američko Geografsko društvo, Institut Carnegie, Norveški Geografski Zavod Wood's Hole, a prijaviše se kao učesnici glasoviti stručnjaci, kao Sloam Danenhower, dr. H. U. Sverdrup, dr. Izaija Bowman, dr. B. H. Bigelow, Simon Lake (jedan od izumitelja podmornice), Vilhjam Stefansson, W. Herbert Adams i drugi.

Stefanssonova ideja bijaše zapravo, da se upotrijebi podmornica za polarna istraživanja; tu je ideju nabacio još g. 1913. Ozbiljna gore spomenuta imena jamčila su, da predložena ekspedicija nije nikakva besmislena sanja neodgovornog zanesenjaka, ni drska pustolovina, koja može da nikne u čovjekovu mozgu samo onda, kad on nepromišljeno izaziva smrt.

Wilkinsova ekspedicija postavi sebi svu silu znanstvenih i praktičnih ciljeva, kao:

1. utvrditi, da li je moguće osnovati na ledu, između Sjevernog Pola i rta Barow u Alaski bazu za znanstvena istraživanja; 2. sondirati dubljine Arktičkog Oceana; 3. sabrati uzórke oceanske vode u različnim dubljinama; 4. ustanoviti brzinu i smjer struje u Arktičkom Oceanu; 5. mjeriti ljetne temperature u arktičkoj vodi, na ledu, u zraku, u različnim dubljinama i visinama; 6. odrediti magnetske varijacije i magnetsku intenzivnost, vodoravnu i okomitu, u dalekim sjevernim širinama; 7. izvesti različne fizikalne pokuse na Polu s kompasom; 8. istraživati sizmičke prilike; 9. proučavati geofizičku prirodu zemaljske kore na Sjevernom Polu; 10. izvesti više pokusa bezžičnim brzojavom na sploštenoj polarnoj površini; 11. izvesti pokuse bezžične transmisije glasa s točke najbliže zemaljskoj osi; 12. ustanoviti djelovanje sunčeva svijetla na najudaljeniju točku zemaljske kore od Sunca; 13. ustanoviti utjecaj svijetla na razvoj životinjskih i bilinskih tvari, na površini i u dubokim ponorima, u arktičkim krajevima; 14. sabrati meteoroloških opservacija i na površini i u visokim zračnim slojevima kao i u visokim polarnim širinama; 15. proučavati postanak i raspadanje ledenih masa ispod površine polarnih voda; 16. ustanoviti utjecaj niskih temperatura na djelovanje podmornica i na njihove mehanizme i t. d.

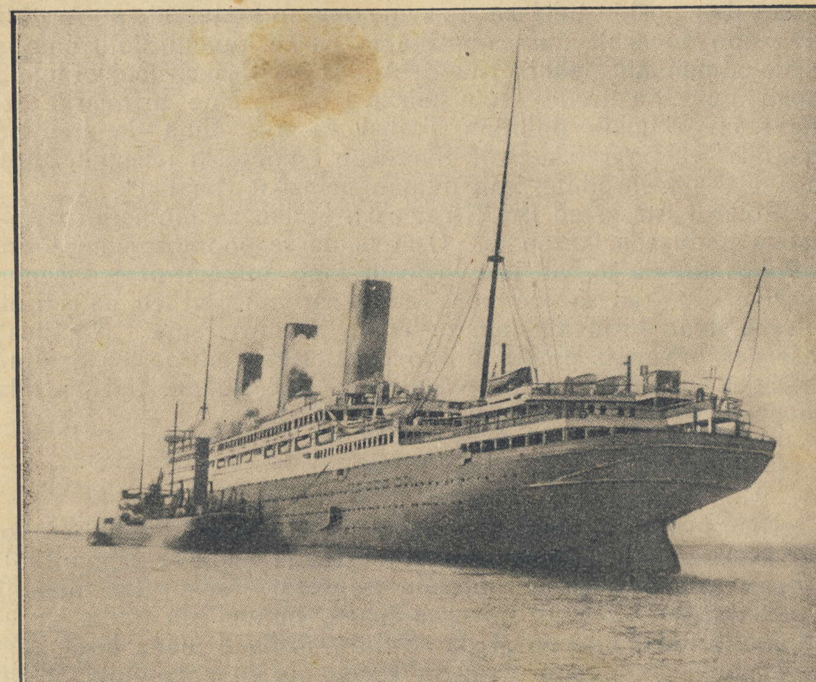
Ekspedicija se nadala i drugim naslućenim otkrićima u nepoznatom onom pojasu.

Preko dvije stotine brodova zgnječio je dosele polarni led. Ti su svi htjeli da sebi probiju put u tom ledu do Pola. Stoga bijaše posve osnovana ideja, da se za tu svrhu upotrijebi podmornica, koja može nositi i sve moguće sprave i opskrbu za dugo vremena, što se dosele nije moglo na običnim saonicama, s upregnutim polarnim psima.

Ekspedicija je dobila od Udruženih Sjevero-Američkih država jednu staru podmornicu, preko 60 metara dugu, koju je Sir Wilkins u počast Julesu Verne-u okrstio „Nautilus“. Čini se, da je taj stari brod čekao u Filadelfiji, da dođe na red, da ga razore, i da se njegovo željezo proda. Stoga nije čudo, što ga je američka vlada prepustila ekspediciji uz najamninu od jednoga dolara na godinu!

Plovidba „Nautilusa“ od Amerike do Irske trajala je puna tri tjedna; a bila bi još dulje trajala da ga nije doteglio s oceana ratni jedan brod. Već to bijaše zlokoban znak!

Poslije nebrojenih neprilika i teških havarija „Nautilus“ doplovi u kolovozu do Swalbarda. 18 kolovoza donosi štampa radiogram iz Longyearcity (u Adventskoj dragi) ovoga sadržaja: „Nau-



Sl. 28. „Bismarck“ njemački superatlantik, prema odredbama Versailleskoga ugovora izručen Engleskoj.

tilus“ je ostavio ovo mjesto danas u 16^h, da proslijedi svoju smjelu plovidbu. Za svoga boravka u ovim vodama bio je potanko pretražen, njegovi su motori uređeni, te je opskrbljen naftom“.

Wilkins javlja 21. kolovoza: „Ako vrijeme popusti, zaronit ćemo još danas“; a 4. rujna javlja: „Zaronili smo više puta. Nalazimo se na 81^0 40’ sjev. širine i 11^0 istočne dužine“.

Dne 6. rujna opet javlja: „Da smo imali kormila za dubljinu (ova je „Nautilus“ izgubio), bili bismo mogli nastaviti svoj put

prema Polu... Ne imajući kormila za dubljinu nismo mogli upravljati podmornicom, kako bi trebalo i kako bismo željeli... Ja ostajem kod osvjedočenja, da je podmornica najbolje sredstvo za istraživanja Arktide... Vraćamo se natrag... Naš je polarni put završen... U zaljevu Virgo iskrcat ćemo se za istraživanje zemaljskog magnetizma...". A 9. rujna konačno javlja: „Raskliman od Arktičkog mora „Nautilus" je jučer u 12h 30 doplovio u Adventsku dragu, točno tri tjedna i jedan dan poslije odlaska na svoje opasno krstarenje po Arktidi. Jedva smo dočekali, da se naužijemo parne kupelji, koju nam je pružio odmah nadglednik rudara A. Sgaard. Naši stručnjaci imaju mnogo muke da urede svoje zbirke i da spreme primjerke izvađene iz arktičkih dubljina. Trebat će dva dana da uredimo „Nautilus" za povratak. Prof. Sverdrup i norveški učenjak Doret vraćaju se parobrodom, koji odmah polazi u Harstad".

Polarni istraživač Dr. Charcot, upitan za mnijenje o Wilkinsovu poduzeću, kazao je: „Osnova, da se podmornicom dopre do Pola, smiona je, ali je i logična, i po mojem osvjedočenju, ostvariva. No, kad se već mora redom zaroniti pod led, pa izdizati se, treba imati brod zgodan za takvo manevriranje. „Nautilus" bijaše već brisan iz popisa brodova američke mornarice. Sve me ovlašćuje, da sudim, da su Wilkinsova materijalna sredstva bila vrlo prekarna".

* * *

Danas postoji neugodan spor između Danske i Norveške glede istočne obale Groenlandije. Norveška je vlada 11. srpnja 1931. službeno priopćila, da je zaposjela krajeve u istočnoj Groenlandiji između 71° 30' i 75° 40' sjeverne širine, budući da ondje „prevlađuju norveški interesi", i da se time postigne jedna baza, koja bi omogućila Sudbenom dvoru u Haagu, da konačno odluči glede istočne obale Groenlandije, za koju se otimlju i Norveška i Danska. Kako pak taj međunarodni sud nije još donio nikakve presude u toj stvari, to je 12. srpnja 1932. norveška vlada odlučila da zaposjedne smjesta jugo-istočnu Groenlandiju od 60° 30' do 63° 40' sjev. širine, naputivši pročelnike dviju norveških zimskih ekspedicija, da smjesta postupaju. To su Finn Devold i Ole Morton. — Ugovorom dansko-norveškim iz g. 1924. bilo je utanačeno, da se konačno riješenje odgađa na dvadeset godina, a međutim da je Norveškoj slobodno, da njezina ribarska flota ima svoje baze na istočnoj obali između 60° i 81° sjev. širine. Time se je Danska odrekla svoga monopola nad Groenlandijom, jer je dopustila Norveškoj eksploataciju golemoga gospodarskog kraja, a da joj ona s druge strane nije priznala suvereniteta.

Danska pak stoji na stanovištu, da joj je g. 1814. priznato suverenstvo nad čitavom Groenlandijom, pa stoga koncesija iz g. 1924. ne može promijeniti ništa glede pravnoga njezina položaja na onim obalama[1]).

* * *

Postojeći sporovi oko polarnih zemalja. Neugasiva i nikad zadovoljena težnja za materijalnim dobrima nagnala je ljude ne samo da se ogledaju s prirodom i u onim krajevima, gdje se ona prikazuje nepristupnom, već da u tim krajevima osiguraju sebi i iscrpljivanje dobara za budućnost. To je dovelo do sporova o nekojima polarnim zemljama, za kojima su dosele čeznuli samo muževi znanosti i to samo u znanstvene svrhe.

Nije još ni danas načisto, koje se zemlje imaju smatrati „polarnima". Istaknuti su u tom pogledu različni kriteriji. Nekoji drže, da se pod tim imenom imadu razumijevati samo one zemlje, što se nalaze unutar arktičkoga i antartičkoga polarnog kruga; drugi vele, da je granica tim zemljama onaj širinski stupanj, do kojega dopiru pomična ledena brda; treći opet, da se polarnim krajevima mogu smatrati samo oni, gdje nema nikakova stabalja, ili je vrlo rijetko, ali su svi složni u tom, da su isključeni krajevi, koji se nalaze na eurazijskom kontinentu.

Polarne se zemlje prikazuju vrlo različito u arktičkom i antarktičkom kraju. U arktičkom imademo prostrano more, okruženo od različnih zemalja, kao što je Novaja Zemlja, Zemlja Franje Josipa, Spitzberško otočje i Groenlandija. U antarktičkom kraju možda je jedan jedini kontinent, prostran, koliko su Evropa i Australija skupa uzete, s otocima, što su mu blizu, kao što je Grahamova zemlja, južni Shetlandski otok, južno Orkneysko otočje, južna Georgija, Sandwichsko otočje, otok Bouvet, otoci Crozet, otoci Kerguelen i oni Petra Prvoga.

Moglo bi se ustvrditi, da je skoro glede svake pojedine od tih zemalja ili bio ili sveudilj postoji spor između država, koje ih svojataju ili žele. Spitzbergi su bili priznati Norveškoj istom ugovorom od 9. veljače 1920., sklopljenim u doba mirovne konferencije, koji je Rusija priznala nakon dugog oklijevanja. Ruska napose vreba da prisvoji Zemlju Franje Josipa, što opet ne bi bilo pravo Norvežanima, koji su je otkrili, pa je i eksploatiraju, koliko im je moguće. Tako se je prepirala Ruska i s Velikom Britanijom radi Wrangelova otoka punih osam godina, od 1916.

[1]) Haaško je sudište g. 1933. priznalo pravo kraljevine Danske na istočnu obalu Groenlandije.

do 1924. Konačno je Velika Britanija odustala od svojih zahtjeva, ali su se tada javile Udružene Sjevero-Američke države, koje osim toga zahtijevahu još i Heraldov otok. Glede spora između Norveške i Danske glede istočne obale Groenlandije Haaško je permanentno međunarodno sudište već izreklo, kako je spomenuto, presudu u korist Danske.

Jednaki sporovi postoje i glede antarktičkih zemalja. Francuska se i Australija otimlju za Adelaide zemlju. G. 1928. javio se spor između Velike Britanije i Norveške za Bouvetov otok, dok je konačno nad njim priznato norveško suverenstvo. Ali zato nije riješen između tih dviju država spor glede antarktičkih krajeva, koje je g 1900.—12. otkrio Roald Amundsen. Argentina traži za sebe južno Orkneysko otočje i antarktičku zemlju, koja se prostire na jugu njezina teritorija, ali je naišla na otpór Velike Britanije, koja smatra, da ti krajevi spadaju u sektor Falklandskoga otočja. Isto tako postoji spor između Velike Britanije i Udruženih država glede krajeva, koje je g. 1928. istražio admiral Byrd.

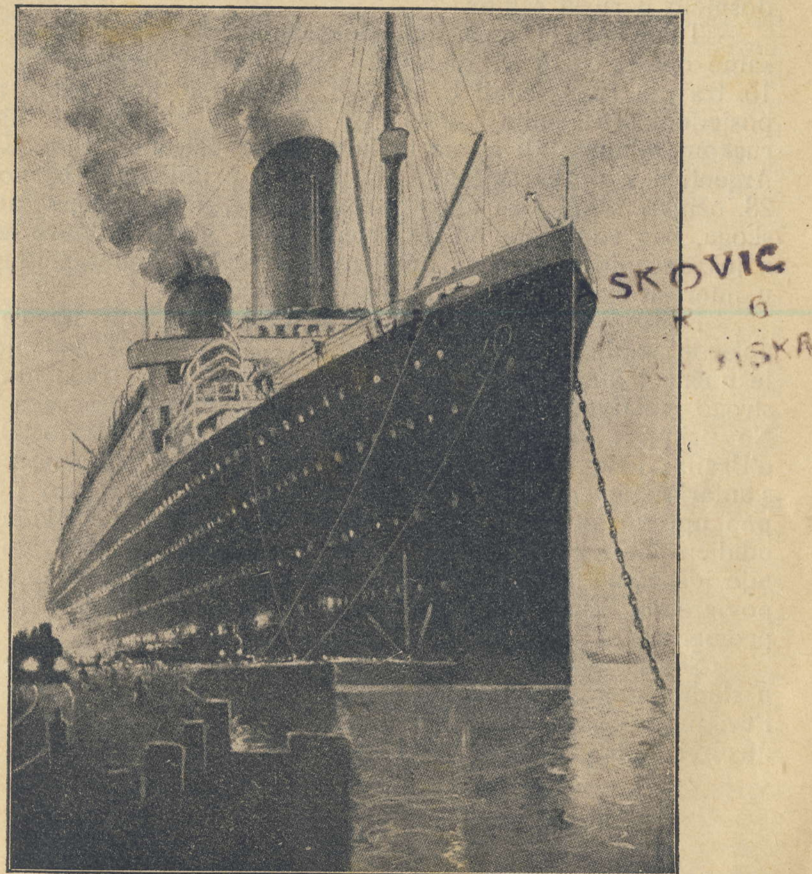
Pa ipak bilo je doba, kad su se ljudi izrugivali, ako je tko kupio koji polarni kraj. Tako kad je g. 1867. Seawart otkupio od Rusije Alasku za 7.200.000 dolara, američani su mu se rugali do zla boga, jer da je nabavio „pustoš“, i to bez ugovora. Ali nije prošlo dugo, kad su se za to pokajali, jer je ta „pustoš“ dala do g. 1928. preko 430 milijuna dolara u samom proizvodu zlata, srebra i bakra.

Negdašnju „groznicu za zlatom“ danas je zamijenila groznica za zemljama, i ta se je već provukla do polarnih krajeva. Norvežani kao da osjećaju pravi poziv za eksploataciju polarnih zemalja, pa kao da nisu zadovoljni svojim arktičkim posjedom, sad su se podali eksploataciji antarktičkih krajeva, jednakim zanosom, nimalo se ne obazirući na udaljenost.

Polarni krajevi, makar je u njima redovit život skoro nemoguć, ipak su postali bazom za lov na krznaše i tuljane, kao i za ribolov uopće, napose bakalar. U nekojima su se pronašle i različne rude. Goleme naslage kamenog ugljena na Spitzbergima, pa rudnici u zapadnoj Groenlandiji, k tomu rudne naslage, što se naslućuju na otocima sjeverno od Kanade i u antarktičkim krajevima, pa nenadano blago Alaske, što je u svoje doba izazvalo t. zv. „zlatnu groznicu“, — sve to ulijeva nadu, da će se u drugim stranama naići na dobra, koja će se moći eksploatirati.

Razvoj avijatike pridonio je mnogo poraslom zanimanju svijeta za polarne zemlje. Dakako da su sve avijatičarske osnove glede zračnih pruga iz Evrope uzduž sjeverne obale euraziiskoga kontinenta, istočne Azije i zapadne Amerike, još uvijek u stadiju početnog proučavanja, ali nije isključeno, da nas golemi prenagli razvoj aeronautičke tehnike u nedalekoj budućnosti i na tom polju iznenadi.

Nada u buduće eksploatiranje polarnih krajeva nadahnula je zainteresiranim državama nekakva rješenja, koja bi imala da zaštite njihove zahtjeve, tako da bi se već sada praktički hipotecirali svi polarni krajevi. Pored svih ističe se teorija t. z. sektora.



Sl. 29. Prvi poslije rata sagrađeni njemački brzi parobod „Columbus“.

Tu je prvi iznio kanadski senator Pascal Poirier, 20. veljače 1907., s tom svrhom, da osigura Kanadi posjed svih zemalja, što no se prostiru između Sjevernoga Pola i Kanade. Dioba polarnih zemalja imala bi se provesti tako, da se od Pola potegnu dvije crte, jedna do istočnoga, a druga do zapadnog okrajka teritorija

države, koja graniči s arktičkim krajem, pa da se toj državi prizna vlasništvo nad svom zemljom, koju omeđuje tako stvoreni trokut. Na taj bi način bile arktičke zemlje podijeljene između Kanade, Udruženih Država, Rusije, Švedske, Norveške i Danske. Kad bi se ta osnova usvojila, Spitzberško bi otočje djelomice dospjelo u ruski sektor.

Ta je teorija naišla na odobravanje napose u Rusiji, ali ne samo ondje. Očito je, da se na njoj osniva dekret, što su ga 15. travnja 1926. izdali U. R. S. S., kojim se proglašuju ruskim posjedom sve zemlje i otoci, što će se u budućnosti otkriti u ruskom sektoru; ali su uz tu koncepciju pristale, osim Kanade, Argentina i Velika Britanija, koja ju je primijenila, izjavom od 28. ožujka 1917., i za antarktičke krajeve, glede sektora Falklandskoga, kao i izjavom od 30. srpnja 1930. glede Rossova sektora, a još općenitije izjavom, učinjenom u carskoj konferenciji g. 1926. u interesu svih država britskoga imperija.

Danas se radi i na tom, da se utvrdi, da li je otkriće jedne polarne zemlje dovoljno, da se dobije i suverenost nad njom, ili je nužna i formalna okupacija, i da li baš ova treba da bude strogo efektivna, da se mogu nad njom vršiti suverenska prava. Na primjer: Zemlja Adelija, koju je g. 1840. otkrio Dumont d'Urville, dekretom 21. studenoga 1924. bila je izručena, zajedno s antarktičkim otocima S. Paulo, Amsterdam, Kerguelen i Crozet, pod upravu guvernera na Madagaskaru. Ali, kako je Madagaskar udaljen 8.000 kilometara od Adelije, nijedan francuski guverner nije još nikad vršio nikakve kontrole nad tim krajevima, njemu povjerenim. Eto, tako se francuska suverenost nad ovim krajevima prometnula u jednostavnu hipoteku za budućnost.

Što se pak tiče kolonizacije polarnih krajeva, ona je istom u stadiju pokušaja, i to od strane Rusa, Danaca i Norvežana. Prvi pioniri, koji će odoljeti polarnoj klimi, bit će po svoj prilici djedovi onih generacija, koji će se toj klimi i prilagoditi.

XII.

Pomorske ekspedicije u južne polarne krajeve.

Dok su odvažni pomorci Nansen, Vojvoda od Abruzza, Peary i drugi junački istraživači, poslije znamenitoga Nordenskjöldova peripla, otkrivali prilike u sjevernim polarnim krajevima, zaostala su u XIX. stoljeću istraživanja u južnim polarnim krajevima, koja je istraživanja sjajno započeo g. 1772. slavni Cook.

Cook je otplovio iz Plymoutha 13. srpnja 1782. s dva broda:

„Resulution" od 462 tone i „Adventure" od 336. Oplovio je rt Dobre Nade i 16. siječnja 1773. dospio do 67° južne širine, gdje ga je zaustavio led. Kako mu je nestao u magli „Adventure", on okrene prema Novoj Zelandiji, i tu ga nađe. Zapovjednik „Adventure-a" Furneaux bijaše međutim istražio Van Diemenovu obalu, s etnografskoga i s hidrografskog gledišta. Cook prođe na zimovanje kod Društvenih otoka, a tada opet okrene prema jugu, opet izgubi drugi brod, i dospije do 71° 10' južne širine, a 109° zap. dužine. Pošto je plovio uzduž ledene barijere za kakvih 40 dužinskih stupnjeva, a da nije vidio zemlje, vrati se prema sjeveru, pogotovo, što mu je momčad stradala od škorbuta. Tada pohodi „Otok Uskrsnuća" ili „Vachu", najistočniji od svih australskih otoka, pa otočje Marquesas (otkrito od Španjolca Alvara Mendana de Neyra g. 1595.), onda „Opasno Otočje" (Tuamotou), onda „Tahiti", „Tonga Otoke", „Velike Kiklade", koje nazva „Novi Hebridi"; otkri zatim „Novu Kaledoniju", „Norfolk" otok, te, vraćajući se prema Ognjenoj Zemlji, „Georgiju" u južnom Atlantiku, pusti otok, prekrit ledom i bogat tuljanima; onda „Sandwich" otočje, također u južnom Atlantiku, prekrito vječnim snijegom i uvijek okruženo maglom. Odatle opet krene prema rtu Dobre Nade (19. ožujka 1775.), odakle se povrati u Englesku 30. srpnja 1775. Čitavim putem ne bijaše izgubio više od četiri momka.

Rezultati ovoga Cookova putovanja bili su golemi. Stoga mu povjeriše, pošto je tolike geografske probleme sretno riješio, da riješi i pitanje sjevero-zapadnog prolaza iz Atlantika u Pacifik. U toj ekspediciji on zaglavi od urođeničke ruke na „Hawajskom" ili „Sandwich" otočju. Koliko je zaslužan za znanost, toliko je bio brutalan s urođenicima, i to ga je upropastilo.

Ruski je podadmiral Bellinghausen (1778.—1852.) sudjelovao u plovidbama admirala Krusensterna, prvoga ruskog pomorca, koji je oplovio svijet. Zatim sam povede jednu ekspediciju u južne polarne krajeve. Od 1819. do 1821. otkri „Otok Petra I." i „Zemlju Aleksandra I." (na 69° 30'). Dvije godine poslije njega, Englez Weddel nađe na 74° 15' more slobodno od leda, ugodnu klimu, neobično mnoštvo kitova i morskih ptica. On to prozva More Kralja Jurja IV. Drugi pak engleski kapetan, Ivan Bisscoe, otkri g. 1831. na 67° 15' „Enderby Zemlju", a iduće godine, 1832., više otoka „Grahamove Zemlje".

Englez Balleny dospije g. 1839. do 67° južne širine; a američanin Karlo Wilkes prođe g. 1840. 70°, i utvrdi, da postoji jedan antarktički kontinent.

Glasoviti francuski pomorac Dumont D'Urville (1790.—1842.) poduze plovidbu prema Antarktidi i otkrije „Zemlju Louis Filipa", „Joinvilleovu" i „Adeliu". Još glasovitiji James Ross

(1800.—1862.), irski pomorac, poduze više ekspedicija u južne polarne krajeve, poglavito da nastavi opažanja glede zemaljskog magnetizma. On istraži istočnu obalu Viktorija Zemlje, prisustvova erupciji vulkana Erebusa, i nastavi plovidbu do 78° 10'. Erebus je visok 3700 m., dok se Terror, ugasli vulkan, izdiže do 4500 m. Njima je Ross nadjenuo imena svojih brodova, koji su se zvali „Erebus" i „Terror".

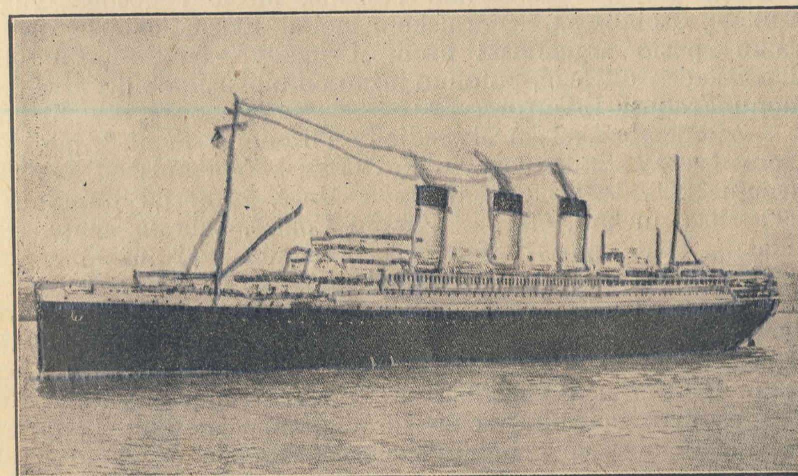
Poslije Rossa nastaje velika pauza u istraživanju Antarktide. Bilo je očito da ona ne privlači, koliko je znala privlačiti Arktida. Možda nije zadnji od uzroka, što je temperatura, južnije od 50°, na južnoj polutci znatno oštrija, nego li na jednakoj širini na sjevernoj. Uz to sama priroda na jugu odbija čovjeka svojom monotonijom, svojim užasom i prazninom. Nema nikakova traga kakvoj vegetaciji; sve je golo golcato. Onamo nema traga ni medvjedu, ni vuku, ni lisici, kojima obiluje Sjever; nema ni simpatičnog Eskima, našega poludivljeg bližnjega, koji se u onim pustim krajevima pojavlja često kao anđeo spasitelj. Nema onamo ni pasa, koji na Sjeveru znadu poslušno vući saonice, a odani su čovjeku-gospodaru do zadnje žrtve, ako treba.

Nijema ona priroda, u kojoj se ljudski napori lome bez milosrđa, zbog nestašice svakog života, smrzava jednako dušu i tijelo. A ono more izgleda posuto golemim gromadama leda, koje su trajno uskomešane, a sve je zavijeno u mrzloj gustoj magli. Stoga nije čudo što se poslije Rossa, za pola stoljeća nije u one strane otisnula nikakva velika ekspedicija. Istom početkom XX. stoljeća počele su se javljati jedna za drugom velike ekspedicije i prema Antarktidi

Valja ipak da spomenemo nekoje manje ekspedicije u zadnjoj četvrti XIX. stoljeća. G. 1873.—74. njemački kapetan Dallmann dopro je svojim parobrodom „Groenland" do južne polarne kružnice. To bijaše prvi parobrod u onim krajevima. — G. 1892.—93. tri kitolovke škotske i jedna norveška. „Jason", dopriješe do „Zemlje Louis Filipa". Iduće pak godine isti brod otkri „Zemlju kralja Oskara". Ali je ipak najvažnija belgijska ekspedicija (1897.—1899.), koja iako nije prešla 71° širine, ipak se obogatila vrlo važnim rezultatima. To bijaše plod proučavanja, izvršenih tijekom onih 13 mjeseci, što je grof Hadrijan De Gerlache, vođa ekspedicije, proboravio u onom užasnom ledu, dok mu je brod bio stisnut silnim ledom. „Belgica", tako mu je glasilo ime, bijaše prvi brod, koji je bio primoran da prezimi u južnom ledenom pojasu. Tad se ustanovilo, da su ledenjaci na južnoj polutci zapremali mnogo veći prostor, nego li danas, i da su se sami povukli, baš kao i na sjevernoj polutci.

Ekspedicija s brodom „Belgica" zaključuje prvi period antarktičke povijesti i otvara novo doba ekspedicijâ s čisto znanstvenom svrhom.

Velika engleska ekspedicija s brodom „Discovery" (1902./1903.), na čelu joj kapetan Scott, otplovila je iz Nove Zelandije put „Viktorija Zemlje", sa zadaćom, da nastavi istraživanja, koja je započeo slavni Ross. Dospjevši 10. siječnja 1902. do Zemlje Viktorija, nastavi plovidbu, prođe Erebus i najedared joj zakrči put Velika Barijera, uz koju su plovili još 7 dana, prevalivši 900 km., kad „Discovery" spusti sidro pred drugom jednom zemljom, koju nazvaše „Zemljom Kralja Eduarda VII." Kad se je ekspedicija opet povratila k brdu Erebus, bude brod sa svih



Sl. 30. „Paris", najbrži i najluksuzniji francuski putnički parobrod.

strana stisnut od leda, i tako je ostao duge dvije godine. Za to doba kapetan Scott, poručnik Schackleton i dr. Wilson dopriješe saonicama do 83° 31'. Udaljiše se za 550 km. Tada ustanoviše, da je „Viktorija Zemlja" prostrana kontinentalna visoravan, koja se izdiže do 2750 m., da se brda Erebus i Terror izdižu s razmjerno malena otoka; i učiniše važnih magnetskih opservacija u blizini magnetskoga pola.

Njemačka ekspedicija otplovi g. 1902. iz Kiela, na brodu „Gauss". na čelu joj prof. E. Drygalski, i krenu prema rtu Dobre Nade. Jedan dio istraživača iskrca se na otoku Kerguelen. Brod je bio skoro čitavu godinu zatvoren od leda. Ekspedicija

je postigla znamenitih znanstvenih stečevina i otkrila novu zemlju koju nazvaše Cara Vilima II. I ta je zemlja uvijek prekrita ledom sva, osim jednoga mrtvog vulkana, koji nazvaše „Gauss“, po imenu broda.

Švedska, vjerna svojim znanstvenim predajama, opremi jednu antarktičku misiju, koja je otplovila na brodu „Antarctic“, iz Göteborga, pod vodstvom dra. Otta Nordenskiölda, sinovca slavnoga vođe u ekspediciji „Vege“, da istraži antarktički kraj uz meridijan rta Horn. Tu je veliki skup otoka između Tihoga i Atlantskog oceana, gdje je već „Belgica“ istraživala. Ta ekspedicija (1902.—1903.) ostade 22 mjeseca u ledu, uz otok Seymour, u opasnosti, da led ne prevrne brod i da ne poginu svi od gladi. Doživjela je vrlo dramatskih epizoda, ali je i postigla znatne rezultate, osobito na geografskom polju. Ekspediciju je na povratku spasio argentinski brod „Uruguay“, jer je „Antarctic“, silno oštećen od leda, potonuo južno od otoka Joinville, u velikom zatonu Erebusa i Terrora.

Znamenita škotska ekspedicija s brodom „Scotia“, pod vodstvom dra. W. S. Bruce, otplovila je s Falklandskog otočja u siječnju 1903., istražila Weddelovo More, izmjerila dubljinu od 2000—4000 metara, otkrila „Zemlju Coats“, sabrala skupocjenih podataka glede morske faune, i prezimila kod južnih Orkada (1903.—1904.). Doprla je do 74° 1' južne širine.

S brodom „Francais“, pod vodstvom dra. Ivana Charcota, krenu prva francuska ekspedicija, da istraži američku Antarktidu. Najprije pohodi obale Palmerskoga otočja, zatim prođe kroz tijesno De Gerlache i zakloni se, da zimuje u jednoj drazi otoka Wandel. Svoj zadatak izvršila je potpuno i riješila nekoja geografska pitanja, koja bijahu nejasna. Trajala je dvije godine (1903.—05.). Dr. Charcot povede g. 1908. novu ekspediciju, isključivo znanstvenu, s brodom „Pour-quoi-pas?“ Brod, građen za polarna mora, ostavi mjeseca prosinca Punta Arenas i krenu južno od Kapa Horn. Njom je riješio Dr. Charcot nova geografska pitanja.

Jedna od najznamenitijih engleskih ekspedicija (1908.—1909.) bijaše na malenom brodu „Nimrod“, od 200 tona, na čelu joj Ernest H. Schackleton, koji je osim eskimskih pasa za saonice uzeo sa sobom nekoliko mandžurskih konjića, koji su čvrsti i odolijevaju ne samo najvećemu naporu već i ledu. Ukrcao je i jedan automobil na petrolej, ali takav da su se kotači mogli izmijeniti, i on se pretvoriti u saone. On ostavi Temzu koncem srpnja 1907., s tom zadaćom, da dopre svakako do južnog Pola. Iz Nove Zelandije krenu 1. siječnja 1908., i poslije užasnih oluja stiže 22. siječnja na vidik Velike Barijere. Za zimovanje odabere zimovalište ekspedicije „Discovery“. Odanle učini mnoge ekskurzije, na kojima opskrbi nekoje točke s hranom, da ga dočeka na putu

prema Polu. Takvih opskrbnih točaka stvoriše do 150 km. od svoga taborišta, dakle do 79° širine. Dne 29. listopada krene Shackleton s tri druga na svoj epski put prema Polu, noseći živeža za tri mjeseca i svoje znanstvene sprave, sve natovareno na saonice, koje su vukla četiri mandžurska konjića.

Prva zapreka, na koju naiđoše, bijaše Velika Ledena Barijera, koja se izdiže do 3000 metara, kao bedem, koji onemogućuje čovjeku da dopre u tajne južnoga Pola. Oni svladaše ipak sve zapreke i dospješe, poslije golemih stradanja, na visoravan, koja bijaše prepuna dubokih pukotina, i u te zamalo više puta ne upadoše. Jedan im konj upade ipak sa svim skupocjenim tovarom; a bio bi upao i sam Shackleton, da nije bio užetom privezan sa svojim drugovima. Dne 26. studenoga dopriješe do 82° 17', do točke naime, do koje bijaše g. 1902. dopro Scott. Sad nastaviše put u neizvjesnost. Konjići, oslijepljeni od sniježnog odraza uskratiše hodanje, pa ih je trebalo ubiti, i njihovo meso spremiti na različnim točkama, da ga nađu kod povratka. A 18. prosinca dospješe na visoravan, 2000 m. nad morem, na 85° 10'. Tu je bjesnio užasan vjetar. Odluče ipak da ne stanu, već uzmu sa sobom hrane za mjesec dana, a ostalo ostave, kao pričuvu na povratku. Zadnje njihove napore ovako opisuje Schackleton: „Najzad smo se osvjedočili, da nam sile malaksaju i da ne ćemo još dugo odolijevati velikomu ledu, slaboj hrani i prorijeđenom zraku. Dne 9. siječnja poduzeli smo još zadnji napor prema jugu, te smo dospjeli do 88° 23' širine i 162° ist. dužine. Dotle čovjek nije još nikad dopro. Tu smo razvili englesku zastavu, što nam je na polasku darovala Kraljica. Desno i lijevo gledali smo same gorske lance, ali pred sobom, prema jugu, beskrajnu ledenu ravnicu. Željeni Pol bio je udaljen samo 170 km.“

Povratak je bio još teži, jer su istraživači bili u žalosnim prilikama. Često, između jednoga i drugoga skladišta živeža nestajalo im je hrane. Ono zakopano konjsko meso dobro im je došlo. Najedared obole svi četvero, i ostanu čitavih osam dana na jednom mjestu. Bili bi svi poginuli, da ih nije spasila Shackletonova odvažnost, koji je sam krenuo dalje, dovukao se do baze, i odveo pomoćnu ekspediciju, koja je spasila njegova preostala tri druga. Najzad se svi povratiše na brod 1. ožujka 1909., pošto su u 126 dana prevalili put od 2748 kilometara (km. 21, 8 na dan).

Međutim druga ekspedicija, na čelu joj prof. E. Davis, krenula je u nutrašnjost Viktorija Zemlje, da potraže magnetski pol, koji su, poslije dva mjeseca velikih napora, konačno i ustanovili, i to 16. siječnja, na 72° 25' širine i 154° dužine, istočno od Greenwicha. To je bio najvažniji uspjeh.

Shackleton je svojom željeznom ustrajnošću i divskom

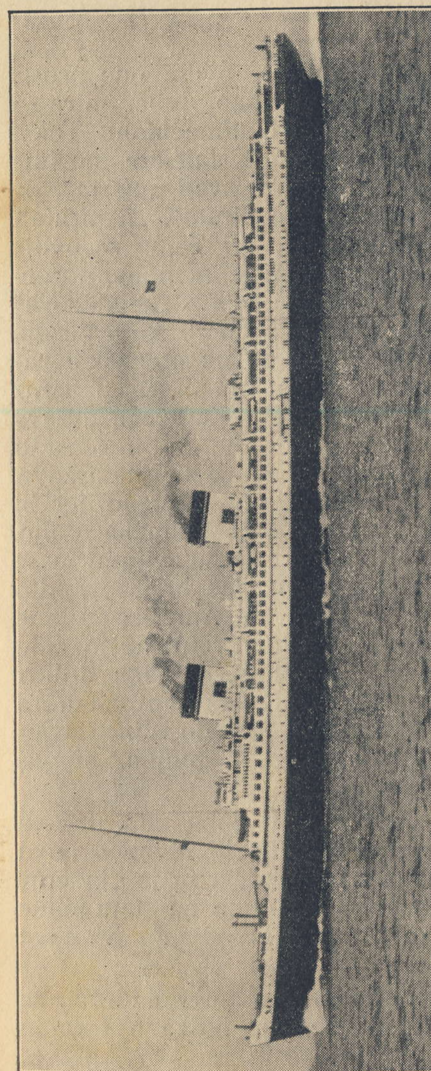
požrtvovnošću izvršio najtežu od svih polarnih ekspedicija u interesu znanosti. Ustanovio je južni magnetski pol, otkrio osam novih gorskih lanaca, istražio nebrojena brda i popeo se na glasoviti Erebus. Riješio je pitanje, da je južni polarni kraj prostrani kontinent s brdima iznad 3000 metara. Dokazao je, da južni polarni kraj stvara na zemaljskoj površini golemu izbočinu, dok sjeverni polarni kraj, prekrit oceanom vrlo dubokim, stvara golemu ulekninu. A na 85° širine našle su se i prostrane naslage ugljena, do 2 metra debele; opstanak tog ugljena bjelodano dokazuje, da je tu u pradavno doba bila i prebujna vegetacija. Ta je pak vegetacija mogla živjeti samo u daleko blažoj temperaturi nego li je današnja. Morska pak fauna kod rta Royds, posve nalik onoj kod Australije i Tasmanije, ovlašćuje na zaključak, da se je golemi antarktički kontinent odcijepio povodom strašne neke kataklizme.

* * *

S ekspedicijom komandera B y r d a (1928.—1930.) u južne polarne krajeve, povlači se pomorstvo, dakle brod, s prvoga na drugo mjesto. Prvo mjesto ima da zauzme avijatika. Dakako, da je „City of New-York“ prenijela Byrda i njegovih četrdeset drugova, njegove avijone, brojne polarne pse i saone, sve nužne aparate i što je trebalo za dizanje zimovališta, ugljen, hranu, pa sve potrebno za udobnu opskrbu, i sve to iskrcala na obali bez vegetacije, gdje nije nikad živio i ne će živjeti Eskim, gdje se nikad nije pojavio ni medvjed, ni vuk, ni polarna lisica; a kad je sve to iskrcala, otisnula se od one obale i otplovila u Novu Zelandiju, da čeka Byrdov poziv, da njega i njegove drugove prenese natrag u Ameriku. Kad ih je taj brod ostavio, Byrd i njegovi drugovi biše prepušteni sreći i avijatici. I Byrd je doista obletio južni pol u studenom 1929.! Povijest avijatike teško da će ikad ispisati stranica ljepših od onih, koje je ispisao Byrd na tom lijetu, osobito kad je bio primoran da se svojim aparatom digne do blizu 4000 metara, žrtvovavši za tu svrhu velik dio svoga provijanta, da ga olakša. Svijet se je zapanjio na vijest o Byrdovom junaštvu, koje ne bijaše natrunjeno nikakvom sebičnošću, već nadahnuto samom ljubavi za znanost. Ali b e z p o m o ć i b r o d a, opet se to ne bi bilo nikako izvelo. Byrd je mogao, bez ikakve pomoći broda, da preleti Atlantik, ali lijetove u polarne krajeve samo brod može da omogući.

* * *

Antarktički je kontinent oplovljen! — Tu je vijest radiogram prenio u Evropu g. 1931.! Oplovila ga je jedna norveška ekspedicija s parobrodom, koji nosi ime slavne norveške kraljevine. Norveško Geografsko Društvo primilo je 13. veljače radiogram, kojim se je ujedno javljalo, da je taj brod 7. veljače 1931. bio na 69° 25' južne širine i 25° 5' istočne dužine, s primjedbom, da se je taj položaj na kartama južnoga polarnog kraja dosada označivao piknjicama i riječima: „Po svoj prilici kopno ili ledena barijera“, a ekspedicija je mogla tu da vidi samo ledene sante, dok se polarno kopno, prema tomu i barijera, nalazi nekoliko milja južnije. Granicu ledene barijere ekspedicija nije mogla da ustanovi, jer je morala da nastavi svoj put prema istoku.



Sl. 31. Talijanski superekspress „Rex“ društva „Italia“ (50.000 tona).

* * *

Mjeseca srpnja 1931. usidrio se stari brod za istraživanje polarnih krajeva „Discovery“ u Londonskoj luci, poslije dvogodišnjeg boravka u antarktičkim krajevima. Na čelu ekspedicije bijaše Sir D o u g l a s M a w s o n, koji se iskrcao već u Australiji. Kapetan Mackenzie je izjavio, da je ta ekspedicija otkrila sedam novih krajeva dosele, nezabilježenih na geografskim kartama, da je istražila obalu u dužini od tisuću milja, a sam brod da je u antarktičkom pojasu preplovio ništa manje od 4800 milja. Ta je ekspedicija razvila u tim novim krajevima englesku zastavu.

XIII.

Gusari i kršitelji blokade u XIX. stoljeću.

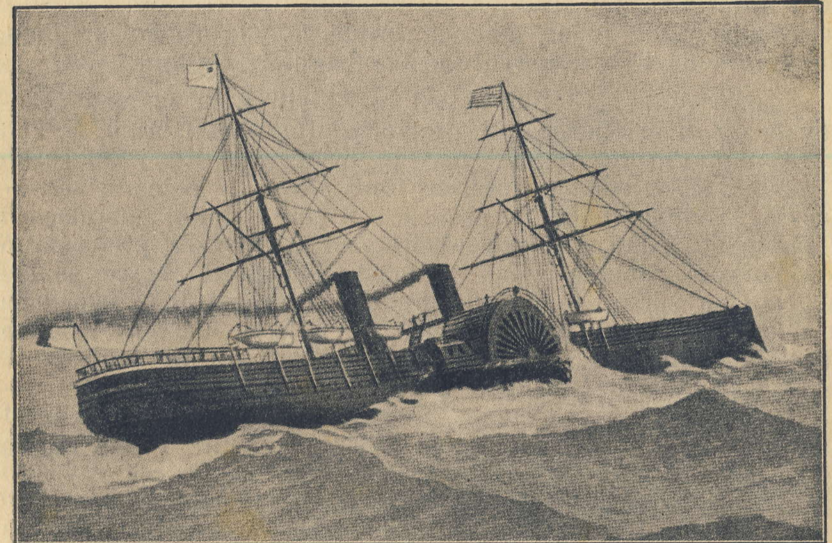
Pod nazivom „gusara“ ne razumijevamo ovdje one proste razbojnike morske, koji su od davnine, u svako doba, mirno i ratno, izvodili zločine na moru, ubijanjem i otimačinom. Takvi se razbojnici još i danas sporadično javljaju u dalekim morima u krajnom Istoku. Takova su gusara Rimljani zvali „pirata“, pa je to ime ostalo i u romanskim jezicima: „le pirate“, „il pirata“, dok Nijemac zgodno veli „der Seeräuber“. Mi ćemo se ovdje zabaviti onom vrsti modernih gusara, za koju mi nemamo posebnoga naziva, ali koja se u romanskim jezicima naziva „le corsaire“ „il corsaro“, dok ga Nijemac naziva „der Kaper“. U prijašnja vremena, — kako smo već razložili — sve do napoleonskih ratova, ovakav gusar (a možda bismo i mi mogli uzeti izraz „korsar“) radio je na morima za svoj račun. Zaraćena država davala bi pismeno ovlaštenje trgovačkomu brodu, koji bi se za to prijavio, da može plijeniti trgovačke brodove neprijateljske države. To, dakle, ipak bijaše gusarenje, ali donekle pozakonjeno, jer bi ovlašteno. U najnovije doba, od napoleonskih vremena dalje, takvo je gusarenje prestalo biti privatnom špekulacijom, te se prometnulo u posebnu funkciju državne mornarice. I to se osobito razvilo u doba rata t. zv. „Secesije“ u sjevernoj Americi (godine 1861.—1865.). Bilo ga je i u strašnom svjetskom ratu; ali još nije doba da se u povijesti opisuju te epizode, dok se svaka dobro ne utvrdi, jer inače povijest ne može da bude ono, što ona mora da bude: „lux veritatis“ i „testis temporum“, svijetlo istine i svjedokinja vremena. Svjetski je rat svršio prije 14 godina, ali još nisu svršila fantaziranja o njemu.

No mada je u XIX. stoljeću gusarenje, u doba rata, država pridržala za sebe, ipak se je privatnoj špekulaciji otvorilo novo polje, korisnije od gusarenja, a jednako opasno, a to je „kršenje blokade i ratno kriomčarenje“, što privatnici vrše na štetu jedne a na korist druge zaraćene stranke, ali bez plijenjenja brodova i bez ikakvih ratnih operacija.

Ovdje ćemo se zabaviti spomenutim sjevero-američkim ratom, jer se je tad silno razvilo i gusarenje i kršenje blokade i ratno kriomčarenje.

Sjeverne države, odmah, čim je buknuo rat, strogo su blokirale južne svoje drugarice, t. zv. konfederativne. Južne su države bile time strašno pogođene, jer su ostale bez veze s civiliziranim svijetom, pa im je sva nada u izdržanje teškog rata bila u spretnom kriomčarenju. Naprotiv, Sjeverne države, ili federativne, gospodujući na moru, uživale su slobodan dodir s čitavim svijetom. Što je drugo preostalo konfederalcima, t. j. južnjacima, već da udare u tu stranu, da unište federalcima t. j. sjevernjacima, trgovinu i trgovačku mornaricu, koje su im tada upravo cvale pored svih ostalih na svijetu. Samo tako su mogli sjevernjake prisiliti na mir, pogotovo, kad je, u početku, ratna sreća više naginjala južnjacima, mada su federalci bili brojniji i bogatiji.

Konfederalci se dakle odlučiše na gusarenje protiv svih brodova federalaca i u svim morima. U tu su svrhu u prvi čas oboružali nekoliko „goleta“ i obalnih parobrodića, te su odmah



Sl. 32. **„Washington“, najstariji francuski transatlantski parobrod.**

započeli s lovljenjem sjevernjačkih brodova, ne samo uzduž svih obala, već i na riječnim ušćima. Osobito se istaknuo brigantin od 437 tona „Habana“, koji prekrstiše u „Sumter“ i potpuno oboružaše. Taj je brigantin raspolagao jednim većim i četiri manja topa. Za manje od jednoga tjedna ulovio je osam brodova. A ako njegov kapetan nije mogao da ulovljeni brod odvede u neutralnu luku, zarobio bi mu momčad i uzeo je k sebi, pobrao bi sve, što je na takvom brodu bilo skupocjeno i korisno, pa bi ga zapalio.

Takav je postupak zabrinuo Sjevernjake, i oni otpremiše u

potjeru za gusarom nekoliko parobroda. Ali taj im je uvijek sretno umaknuo. „Sumter“ je gusario čitavih šest mjeseci: ulovio je osamnaest brodova, od kojih je osam pustio, sedam spalio, dva ucijenio, a tek mu je jedan bio preotet od federalaca. A tada, premda su ga progonila četiri neprijateljska parobroda, umakne u Gibraltar, gdje ga je njegov zapovjednik prodao, a novi ga vlasnik preprodao, te je slavni „Sumter“ svršio neslavno negdje u Kitajskom moru.

U Liverpoolu je sagrađen brzi parobrod, koji su oboružali u Nassau (Bahamsko otočje), i tu je dobio ime „Florida“. Imao je tek tridesetak mornara. Njemu je uspjelo da u kratko doba ulovi trideset sedam brodova, od kojih je dvadeset osam uništio. Najsretniji bijaše plijen jednoga broda, koji je plovio iz Kitaja, s teretom svile i čaja, u vrijednosti od osam milijuna.

Zapovjednik „Floride“, kad bi ulovio koju izvrsnu brzoplovku, on bi je oboružao i pretvorio u gusarski brod. A kad bi se namjerio na bolju, znao je prvu napustiti i oboružati tu novu. Takav jedan pogusareni brod ulovio je petnaest sjevernjačkih brodova, pače je prodro i u jednu luku federalaca i tu zaplijenio jednu carinsku goletu. Kad je „Florida“ pred samim New-Yorkom zapalila jedan poštanski parobrod, da su se svi snebivali na tolikoj smionosti, krenula je prema jugu i usidrila se u brazilskoj luci Bahia, makar je u istoj luci bio i jedan federalski ratni brod. Pouzdavajući se u brazilsku neutralnost, kapetan se „Floride“ usidrio između dva brazilska broda, i dopustio momčadi da se iskrca. Drugog jutra federalski je brod pokušao da „Floridu“ udarcima bodeža potopi; a kad mu to nije uspjelo, otvorio je na nju vatru, za kratak je čas osvojio i odteglio izvan luke. To je bila takva povreda neutralnosti, da je sama federalna vlada pokudila svoga kapetana, i naložila mu, da imade „Floridu“ predati carskim vlastima brazilskim. Ali prije nego li su brazilske vlasti mogle da je preuzmu, časnici federalski otvoriše na dnu ventile, i „Florida“ je „slučajno“ potonula.

Od svih gusarskih brodova svakako je najslavniji bio „Alabama“. Sagradiše ga u Liverpoolu, gdje bijaše poznat kao „Broj 290“, a to bijaše redni broj onoga brodogradilišta. Englesko je redarstvo nadziralo taj divni jedrenjak od 1040 tona, koji je imao uz to i snažan stroj. Nitko nije htio da vjeruje, da će to biti mirni trgovački brod. Broj 290 bio je porinut, a poslije mu montiraše parni stroj. Kad je trebalo izvesti pokuse strojem, dođoše na brod mnogi odličnici kao pozvani gosti. Najedared, dok se na palubi plesalo sve u šesnaest, brod se zaustavi, pristupi par teglenjača, a gospođe i uzvanici budu zamoljeni, da se žurno prekrcaju, jer će „Broj 290“ odmah zaploviti u daleke strane.

Engleska je vlada prekasno poslala u potjeru nekoliko parobrodića, premda je slutila nekakvu lukavštinu.

Kod otoka Terceire „Broj 290“ nađe brod, koji je tu čekao s priređenom artiljerijom i municijom. Tu je čekala nova momčad sa zapovjednikom Rafajelom Semmes, koji se proslavio sa „Sumterom“. Brod dobi ime „Alabama“, i razvije zastavu Konfederacije 24. kolovoza 1862.

Sva mora na svijetu postadoše pozorištem djelovanja gizdavoga tog gusarskog broda. Krstario je najprije po sjevernom Atlantiku, pa po Mejičkom zaljevu; zatim odabra za bazu svojih pothvata otok Fernando Noronha, a tad krene prema La Plata. Odatle otplovi put rta Dobre Nade, pa dalje preko čitavoga Indijskog oceana, provuče se kroz mnoga morska vrata, krene natrag sve uzduž Indije, prođe uz afričku obalu opet do Kapa, pa do brazilskih obala, preplovi još jednom Atlantik i dospije pod Cherbourg. Uzalud su ga svuda tražile najbolje federalske krstarice. I nije se samo zadovoljio da potaplja trgovačke brodove, već je 11. siječnja 1863., poslije prave bitke, potopio i federalsku topnjaču „Hatteras“, i zarobio joj svu momčad, a sve skoro na očigled federalskog brodovlja, blizu Galvestona u Mejičkom zatonu. „Alabama“ je svega skupa ulovio 69 brodova, između tih i poštanski parobrod „Ariel“; ali toga je iz čovjekoljublja odmah pustio, jer bijaše krcat putnicima, ženama i djecom, a na brodu se pojavila i žuta groznica.

„Alabama“ je redovito sukao 12 milja na paru, a isto toliko i na jedra. Njegova vjerna drugarica jedrenjača „Agrippina“ uvijek ga je, kao po dogovoru, našla na moru, da ga opskrbi ugljenom, živežom i zairom. Ali kad je taj glasoviti gusar 11. siječnja 1864. dospio pod Cherbourg, stroj mu već bijaše pokvaren, kotao izgrižen, a bakar se na ribini rasplatio. Federalska krstarica „Kearsarge“ primi već 12. siječnja obavijest, da je mrženi gusar u Cherbourgu. Odmah krene u potjeru i osvane pod Cherbourgom na 2 dana. Zaplovi u luku ali ne spusti sidra, da izbjegne ona 24 sata prednosti, što bi u tom slučaju, prema propisima neutralnosti, dobio „Alabama“, kad bi htio otploviti. „Kearsarge“, da izazove neprijatelja, prođe mu sprijeda, izazivajući ga, a tad ostavi neutralne vode, krstareći neprestano na domaku luke, čekajući ga.

Kapetan Semmes obavijesti kapetana Winslowa, zapovjednika „Kearsarge“, da prihvaća izazov, i da će izaći iz luke, netom bude mogao.

Oba su broda bila jednakih dimenzija i brzine, samo što je brzina „Alabame“ bila spala radi lošega stanja. „Alabama“ bijaše drvene, a „Kearsarge“ željezne konstrukcije; osim toga, a to nije bilo poznato kapetanu Semmesu, „Kearsarge“ bijaše zaštićen

nizovima debelih željeznih veriga u duljini od 17 m., koliko zapremaše strojevni prostor. Federalaca bijaše 163 momka, svi jedne narodnosti, dok ih je na „Alabami" bilo 150, ponajviše engleskih pustolova, a ostali svakog roda i plemena.

U nedjelju 19. lipnja, malo poslije 10 sati, „Kearsarge" bijaše kakve tri milje od gata, i zapovjednik Winslow počeo baš da čita svojim ljudima propisane molitve, kad nekoji mornari opaziše, da „Alabama" ostavlja svoje sidrište. Nasta šapat: „Evo ga... plovi prema nama!".

Držeći molitvenik u ruci zapovjednik Winslow naloži da se sve pripravi za bitku.

„Alabama" se primicao u pratnji francuske oklopnjače „La Couronne" i engleske yachte „Meerhound". Na gatu se pak sabralo silno mnoštvo radoznalaca, da promatra bitku.

Na granici teritorijalnih voda francuski i engleski brod ostaviše „Alabamu", koji je slijedom slijedio „Kearsarge", sve dok nisu oba dospjeli na kakvih sedam milja od obale. Tad se „Kearsarge" okrene, i upravi ravno na neprijatelja. „Alabama" otvori paljbu, na koju je „Kearsarge" odgovorio umjereno i proračunato. S „Alabame" se pucalo bijesno iz svih sedam njegovih topova, dok su federalci gađali točno i strašno. K tomu je „Alabama" imao prosti barut, koji mu je gustim crnim dimom zastirao vidokrug, dok je dim federalaca bio lagašan i proziran. Kad su brodovi dospjeli na udaljenost od 500 metara, projektili s „Kearsarga" teško su oštećivali „Alabamu", dok su gusarski odskakivali sa već spomenutih nizova veriga.

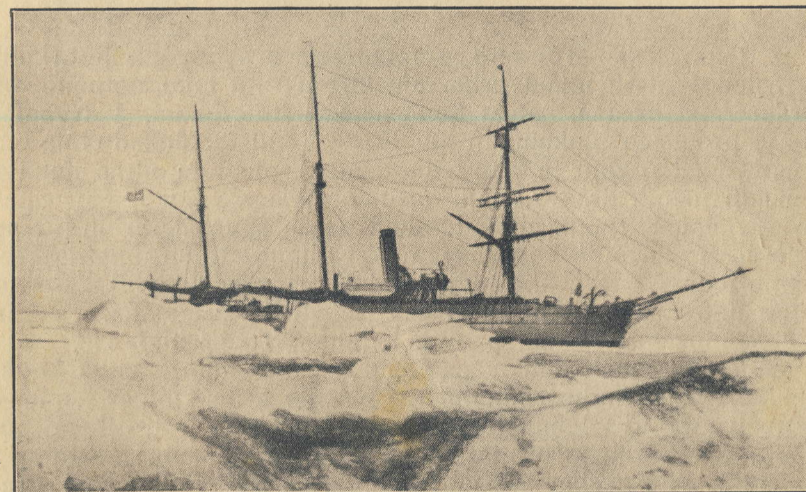
Jedan hitac presiječe čelo zastave na „Alabami". Zastava pade. Oni na „Kearsargu" pomisliše, da se brod predaje; ali kad se je odmah druga zastava razvila na gusarevu velikom jarbolu, borba se nastavila s još većim bijesom.

U to se dogodi, da je jedan hitac presjekao uzicu, kojom bijaše na velikom jarbolu federalaca omotana jedna zastava, priređena da se razvije za slučaj, te bi brod svoju zastavu izgubio, ili da se razvije u znak slavlja, ako se izvojšti pobjeda. Momčad „Kearsarga" kad je ta zastava zalepršala, uze to za dobar znak i stane radosno klicati.

„Alabama" bijaše sav prorešetan od projektila. U brodskoj bolnici liječnik se spremao da operira jednoga ranjenika, koji je već ležao na stolu, kad najedared kugla raznese i stol i ranjenika. Pa kad je „Alabama" uvidio, da borba postaje nejednaka, razape sva jedra i upre svom silom stroja, ne bi li se domogao neutralnih voda, ali badava. Voda je kroz rupe već prodirala, brod se nagibao, a vatra se pod kotlom gasila. Sad „Alabama" spusti zastavu. Oni na „Kearsarge" bojali se varke, pa počekaše, da se razvije bijela zastava. „Alabama" doista izvjesi bijelu zastavu, ali

istodobno, po pričanju federalaca, ispali još nekoliko hitaca, na koje ovi užasno uzvratiše. Tad se otisne jedan čamac s formalnom predajom prema „Kearsargi", a odmah zatim drugi čamac krcat ranjenika. Ostali, koji su mogli, poskakaše u more. U 1 sat o podne krma „Alabame" već bijaše pod vodom; pramac se časkom izdigao, i nakon nekoliko sekunda lijepi je brod potonuo (sl. 38.).

„Alabama" je ispalio 370 hitaca, od kojih je tek 14 pogodilo korito neprijatelja, dok ih je „Kearsarge" ispalio 173, od kojih, čini se, da ih je 40 pogodilo korito „Alabame".



Sl. 33. Brod zaokružen od arktičkoga leda.

S gubitkom „Floride" i „Alabame" gusarenje je bilo teško pogođeno, ali su konfederalci postigli ipak svoju svrhu, jer trgovačka sjevero-američka zastava bijaše nestala s mora. Prekrasni „Clippers" s lijepim bijelim jedrima, koji su se u brzini natjecali s parobrodima, a bilo ih je u svim morima, sad su ili ležali u lukama, ili su se utekli zaštiti tuđe zastave.

Gusarenje su nastavili drugi brodovi; ali mi ćemo spomenuti još samo brzi parobrod „Shenandoah", koji se opremio i oboružao g. 1864. Taj je dobio nalog, da otplovi u sjeverno more sve do Behringovih vrata, da potraži i uništi sve „Kitarice" (brodove koji se bave lovom na kitove). Tu je zadaću on savjesno

izvršio, jer je do 28. lipnja 1865. ulovio 36 sjevero-američkih kitarica, kad li dozna, da konfederacije više nema! Tad se povrati na jedra u Englesku, preplovivši sedamnaest tisuća milja, a da se nije dotaknuo nijedne obale, niti ništa potražio od kojeg drugog broda. Kad je prispio u Liverpool, predao se Englezima.

Gusari su ulovili u tom ratu svega 2 parobroda i 258 jedrenjaka, od kojih 1 parobrod i 156 jedrenjaka uništiše; ali, ne smije se zaboraviti, da su u tih pet godina Sjevero-amerikanci samim Englezima prodali 715 velikih brodova, bez obzira na broj onih, što su bili prodani drugim narodima, ili što su ležali raspremljeni u lukama.

* * *

Ratno kriomčarenje imade staru svoju povijest, koliko je svijet star. Ali nikad prije nije bila u ratu tako potpuno blokirana koja država, kao u tom sjevero-američkom. I Napoleon bijaše proglasio blokadu protiv Engleza, ali ta blokada bijaše tek po imenu. U ovom je ratu federalcima uspjelo da održe efektivnu blokadu južnih država, koje nisu raspolagale nikakvim ratnim brodovljem. K tomu, konfederacija bijaše skup agrarnih država, koje su proizvodile najviše pamuk i duhan, te su bile upućene na inozemstvo za svaki industrijalni proizvod, kao i za svaku ratnu potrepštinu. A povrh svega trebalo je svakako da se prebaci u inozemstvo onaj pamuk i duhan. To je bilo sve, što su konfederalci mogli dati u zamjenu za sve ono, što su nužno trebali. A opet industrijalnom evropskom svijetu bijaše stalo do potraživanja živa kontakta s pučanstvom, koje je trošilo njegove proizvode, i koje je brojilo oko sedam milijuna duša. K tomu taj evropski svijet trebao je silno pamuk, što su baš te južne države proizvodile više nego li ijedan narod. U Engleskoj se n. pr. tada pojavila takva oskudica pamuka, da su je jednostavno nazvali „gladom pamuka“.

Rat za Secesiju trajao je toliko, dokle je bilo moguće ratno kriomčarenje između Evrope i južne konfederacije. To nam tumači one silne napore, što su ulagali jedni, da se blokada održi, a drugi, da se probije

Dne 19. travnja 1861. predsjednik Lincoln proglasi blokadu obala Karoline, Georgije, Floride, Alabame, Louisijane, Texasa i Virginije. Sjeverne države nisu priznavale Južnima značaj ratujuće stranke, već su ih smatrale buntovnicima, premda su ih i Engleska i Francuska onakima priznale. Ali nije bilo dovoljno samo proglasiti blokadu: trebalo je učiniti je i efektivnom. Sjeverne su države doduše imale g. 1861. u svibnju devedeset ratnih brodova, ali od tih dvadeset i jedan bijaše neuporabiv; dvadeset

sedam ih bijaše raspremljenih, tek četrdeset dva su imala i momčad i svu opremu. Pa i od tih tri su bila u Sredozemnom moru, dva u Brazilu, sedam uzduž afričkih obala, a tri u Indijama. Uz to je 325 pomorskih časnika, pripadnika južnih država, demisioniralo, a 6700 mornara i podčasnika ostavilo službu.

Sjeverne su države u najkraće doba kupile još sedam velikih parobroda i odmah su počele izvoditi popravke na brodovima, koji su još mogli da služe. Raspremljene su brodove žurno opremali, a nabavili ih još stotinu i trideset šest, i te odmah pretvorili



Sl. 34. Proslava Božića u sjevernom polarnom kraju. (Prema slici polarnoga putnika Karla Weyprecht g. 1874.)

u krstarice. Nadalje naručiše nova pedeset i dva broda, od kojih trideset devet s kormilima na oba kraja. To su imale da budu topnjače s laganim oklopima, koje su malo gazile, a namijenjene su bile velikim rijekama i riječnim ušćima, što su tad sačinjavala glavne saobraćajne ceste konfederalaca.

Blokada je u početku bila tek nominalna; ali kako su nastupali službu pojedini brodovi, željezni se obruč okolo konfederalaca sveđ to više suzivao, tako da su već koncem srpnja bile zatvorene glavne njihove luke. Odmah je počela da raste cijena kavi i ugljenu. Uz to su federalci naglim udarcima znali

zaposjesti sad jednu sad drugu južnjačku luku i po gdjekoji njihov otočić.

Herojsko doba kršenja blokade i ratnoga kriomčarenja započelo je istom 1862., a može se razdijeliti u tri perioda. Prvi ide do polovice g. 1862., kad je broj kriomčarskih brodova bio još nedostatan, ali nije bilo ni teško probiti blokadu. Dobro je tad došao svaki brod, na jedra ili na paru, samo ako je bio brz.

U drugom perijodu već su federalci raspolagali sa četiri eskadre složene od čvršćih brodova, bolje organiziranih i s valjanom momčadi. Taj je perijod trajao do kraja 1864., i tad je za kriomčarenje trebala gotova flota najbržih brodova za to podesnih. Treći je perijod trajao od kraja g. 1864., do raspadnuća konfederacije. U tom je razdoblju kriomčarenje bilo gotovo onemogućeno.

Kriomčarilo se iz neutralnih luka, poglavito iz Habane, St. Thomasa, Bermudskog i Bahamskog otočja. U početku su kriomčarili mali jedrenjaci, ali postepeno ih zamijeniše parobrodi. Većinom bijahu to neutralni brodovi; ali su konfederalci imali i vlastite brodove za prevoz oružja i municije; pače su, 1864., imali deset brzih parobroda. Međutim su se počela osnivati, sasma propisno, kriomčarska društva, od kojih je n. pr. „Virginia“ imala temeljnu glavnicu od 7,500.000 franaka.

Kršitelj blokade bijaše obično parobrod od 400 - 500 tona, koji je malo gazio, išao na kotače ili sa dvije elike. U njem je bilo sve žrtvovano brzini, a ta je trebala da dosegne 14—17 milja. Takvi su parobrodi bili bez jarbola. Dimnjak im bijaše vrlo nizak, složen od dva dijela, koja su se uvlačila do potrebe jedan u drugi, da bude čim niži. Parobrod se nije izdizao nad razinom više od dva do dva i po metra, a bijaše sivo oličen, da bude čim nevidljiviji. Na takovu „Blockaderunneru“ bijaše zabranjeno svako svijetlo, a nisu se smjeli držati ni psi, ni kokoti, da ne bi odali brod lavežom, odnosno jutarnjim pjevanjem.

Vrlo su zanimljivi doživljaji tih kriomčara, osobiti oni kapetana W i l k i n s o n a i kapetana H o b a r t a, koji kasnije postade H o b a r t P a š a, turski admiral. Bilo je na tim Blockaderunnerima dosta engleskih časnika na raspoloženju, koje je privabila u takva poduzeća pustolovna ćud i želja za dobitkom.

Kad bi takav kršitelj blokade prispio u određenu luku, odmah se je latio iskrcavanja tereta: led, vino, likeri, konzerve, i svakojaki drugi evropski proizvodi. Hobart pripovijeda, kad se je u početku spremao da krene preko Atlantika, da je upitao neku gospođu u Engleskoj, bi li što uzeo sa sobom „za svoj račun“, kako običavaju trgovački kapetani; a ona mu savjetova neka uzme ženske steznike. On posluša i uzme tisuću komada, koje plati po šiling po komad. Kad je prispio u Wilmington, on je te

steznike prodao po dvanaest šilinga, sa zaradom od 11.000 čistih.

Kad je brod iskrcao teret i sve rasprodao, tad bi počelo krcanje pamuka, i to sve bala do bale. A kad bi u nutrini broda ispunili balama svaki i najmanji prostor, napunili bi balama i palubu do visine zapovjedišta. Tad je elegantni inače parobrod izgledao kao golema plivajuća bala pamuka. Prije odlaska, oblasti bi dale prokaditi čitav teret sumporom, pa bi uvijek, od dima, izmiljio po koji nevoljnik, koji je namjeravao umaknuti sakriven među balama.

Kapetan Wilkinson je probio blokadu u 11 mjeseci dvadeset i dva puta!

Ali nije kriomčar uvijek uspio u svojem poduzeću. U takvim slučajevima, ako je vidio da mu nema spasa, najprije je bacio u vatru sva pisma, a tad bi nastojao da brod nasuče i da ga zapali.

Dobitak kriomčara znao je biti golem. Naval je za svaku tonu robe od otoka Nassau do Charlestona, ili do Savannah i Wilmingtona, iznosio do stotinu zlatnih ili tri stotine papirnatih funti. Dakako da su i troškovi bili golemi. Osiguranje brodova i tereta iznosilo je 900%, a kapetan, koji je inače dobivao plaću od trideset šterlina na mjesec, sad ih je dobivao tisuću. Ako mu je pak uspjelo da obavi dva putovanja na mjesec, njegova je posebna zarada bila golema.

Cijene pak u konfederativnim državama bijahu bajoslovne. U Nassau se tona soli plaćala po 7 dolara i po, a u Richmondu se prodavala po 1700 dolara u zlatu; kava se plaćala u Nassau po 240 dolara, a u konfederaciji se prodavala po 5500. U Wilmingtonu funt čaja je stojao 500 dolara, a boca Wisky-a 25. Ali se je zarađivalo nevjerojatno i na pamuku, koji u konfederaciji bijaše pao u bescjenje, a u Evropi se plaćao preskupo.

A istom kriomčarenje za vojsku! Parobrod „Kate“ u dva je maha iskrcao 1700 bačava baruta; 400 sanduka, u svakom po 20 pušaka; 2185 sanduka naboja i 21 sanduk kapsula, osim drugih potrepština za artiljeriju, i pokrivala za tabor. Sama država Karolina dobavila je za svoj račun 250.000 pari obuće, 50.000 vojničkih pokrivala, i 250.000 sivih uniforma, sve kriomčarskim putem.

Uzaludno su federalci stražarili. Smionost kriomčara ne može da zaustavi nikakva zapreka.

Rat Sjevero-Američki za Secesiju ostade epskim periodom za gusare i za ratno kriomčarenje. I u rusko-japanskom ratu Rusi su bili oboružali nekoliko najbržih parobroda, da suzbiju silno ratno kriomčarenje iz Amerike i Engleske u Japan, ali bez uspjeha.

XIV.

Pomorske operacije u francusko-njemačkom ratu.

Veliki francusko-njemački rat buknuo je g. 1870. Za vojevanje na moru Francuska bijaše tada sasvim nespremna, mada je njezina flota bila daleko nadmoćnija od njemačke. Imala je tada oklopnjaču tipa negdašnjeg američkog „Merimac“, s 28 topova, koji su hitali projektile od 150 do 250 kg. Zvala se „Rochambeau“, a gazila je tek 5 metara. Imala je i monitor „Onondaga“, koji je gazio tek 4 metra. Ali ti se brodovi ni ne upotrijebiše. Kad je buknuo rat, bile su, može se reći, potpuno opremljene samo 4 oklopljene fregate, od preko 5000 tona, i dvije oklopljene korvete, od preko 3000 tona. Još su bile u Kanalu dvije oklopljene fregate i jedna korveta. Osim tih brodova, Francuska je imala, dijelom u pričuvi, dijelom u opremanju, 5 oklopljenih fregata, oklopnjače „Gloire“ i „Invincible“, pa 5 drvenih oklopljenih brodova od 6600 tona svaki, te tri oklopljena stražarska broda. Vrlo brojni su pak bili neoklopljeni brodovi, topnjače, transporti, izvidnice, i k tomu još nekoliko fregata i izvidnica u inozemstvu. Francuska je posjedovala tada — na papiru — oko 200 ratnih jedinica s 28.000 momaka.

Njemačko se ratno brodovlje nalazilo tad još u povojima. Imali su jednu oklopnjaču od 9757 tona, koja je sukala 15 milja; i još dvije od 6007 odnosno 5568 tona, brzine 13 i po do 14 milja; k tomu dva malena monitora od 1583 tone. Svaki od tih pet oklopljenih brodova imao je izvrsnu artiljeriju, same Kruppove topove od 24, 21 i 17 centimetara. Njemački neoklopljeni brodovi bili su: šest korveta, jedna izvidnica, dvadeset topnjača, te jedna kraljevska yachta. Od korveta, četiri su se nalazile u inozemstvu. Pomorske momčadi bijaše svega 6204 čovjeka.

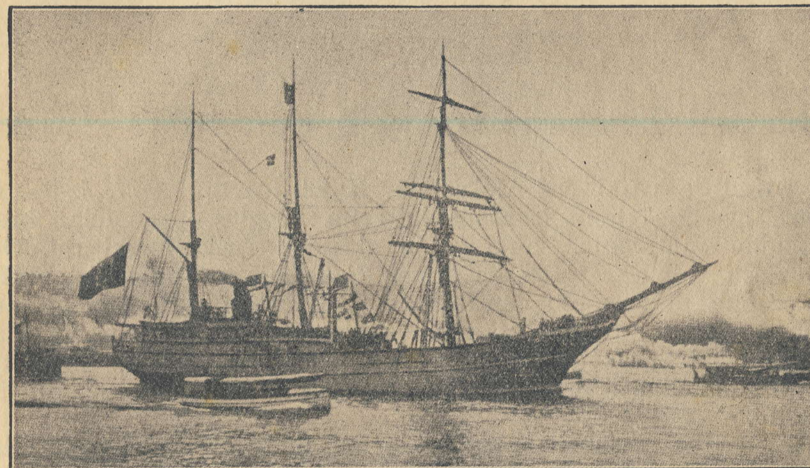
Kad je buknuo rat, francusko je brodovlje bilo slabo, a ni to maleno njemačko brodovlje nije bilo u povoljnim prilikama. Jedna njihova oklopnjača, otkad je bila porinuta, nije nikad vidjela docka, stoga nikad čišćena, te nije mogla da raspolaže svojom brzinom; druga je dobila iz Engleske novu eliku, ali ta nije dobro funkcionirala; a treća se slabo držala na uzburkanom moru.

Prvobitna francuska osnova bijaše, da se na njemačkim obalama iskrca vojska od 40.000 ljudi, u nadi, da će Danci tada postati njihovi saveznici, i da će se pridružiti toj vojsci. Ali Danska je ostala neutralna. Što se pak namjeravane ekspedicije tiče, u Cherbourgu su se doduše sabrale nekoje čete, no za njih još ne bijaše ništa pripremljeno; bili su doduše određeni, ali samo

određeni, i nekoji trgovački parobrodi, da ih prevezu, pa je na tom i ostalo.

Brojno svoje brodovlje Francuzi upotrijebiše tek da blokiraju njemačke obale Sjevernoga i Baltičkoga mora. S tim su nanijeli, kratko doba, štete njemačkoj trgovini od kakvih pet milijuna franaka dnevno. Uz to su zaplijenili oko 80 njemačkih trgovačkih brodova u vrijednosti od kakvih jedanaest milijuna franaka.

Ali, jedan je njemački brod, „Augusta“, probio ipak blokadu i dospio u Biskajski zaliv, gdje je ulovio tri francuska trgovačka



Sl. 35. „Stella Polare“ na povratku iz polarnih krajeva

broda. Kad pritekoše dva francuska ratna broda, „Augusta“ se je zaklonila u Vigo, i tu ostala pod nadzorom. Jedan jedini sukob se zbio na moru, između dva manja broda, i to blizu Habane. To je bilo na 18. studenoga 1870. Francuski brod „Bouvet“, kao brži, pokušao je da probuši njemački brod „Meteor“. Makar se je sraz zbio pod preoštrim kutom, ipak su na njemačkom brodu popadala dva jarbola, krmeni i veliki, pa mu se je u oboreno jedrilje zaplela elika. „Bouvet“ je htio da ponovi udarac, kad mu topovsko tane s „Meteora“ probuši kotao, i on morade razapeti jedra i povući se. Poslije toga sukoba, zapovjednik jednoga španjolskoga broda upozori oba borca, da su zašli u neutralne vode, i da se više boriti ne smiju.

„Bouvet“ je izgubio deset, a „Meteor“ dva čovjeka. Prvi je imao pet topova i 85 momaka, drugi tri topa i 60 ljudi.

Svojom prijetnjom da će iskrcati vojsku na njemačku obalu, Francuzi su polučili samo to, da su imobilizirali 120.000 njemačkih pričuvnika, ali samo do 27. srpnja. Nisu se Nijemci baš bojali toga ekspedicijonoga zbora, nego su sumnjali, ne će li Danska pristupiti u savez s Francuskom. Blokada je naravski postepeno popuštala kako su se nizali porazi francuski na kopnu, dok se najzad francuski brodovi ne povratiše u svoje luke, gdje ih žurno raspremiše, a momčad uputiše da brane utvrđene gradove, u prvom redu Pariz.

XV.

Ruska i Turska na moru u ratu 1877.—1878.

Kad je ruski car Aleksandar II. 24. travnja 1877. izdao iz svoga glavnog stana u Kišinevu ratni proglas, „da učini kraj istočnim smutnjama“, buknuo je glasoviti rusko-turski rat. Od velevlasti jedina se Engleska donekle zalagala za Tursku, izjavivši, da će ona doduše biti neutralna u tom sukobu, ali samo dotle, dok ostane „status quo“ na dunavskom ušću, u pitanju Carigrada, Dardanela i Sueskoga kanala. Ali što se Dunava tiče, Engleska se predomislila i pristala, ugovorom 16. travnja, da ga Rusija prijeđe.

Turci su polagali velike nade u Dunav, koji se sam po sebi dade lako braniti, a pogotovo u svoju dunavsku flotilu, koja se sastojala od 7 oklopljenih i 18 drugih brodova. I kad su Rusi bili već na putu u Bukurešt, tursko se je brodovlje javilo kod Braile. Već 11. svibnja baciše ruske granate u zrak najljepšu tursku oklopnjaču, a 15. svibnja njihove torpiljarke razoriše najljepši turski monitor. Kad su pak Rusi posijali najdonji dio Dunava torpedima, bio je Dunav za Turke izgubljen. Rusi su već krajem lipnja bili na desnoj njegovoj obali.

Turska je na početku rata imala lijepu i jaku flotu, pod zapovjedništvom glasovitoga Hobart Paše. Turske su oklopnjače bile građene između 1864. i 1874.: bile su dvije, od 6140 i 4687 tona, jedna sa 12, druga s 8 topova; četiri oklopljene fregate, svaka od 6400 tona i po 14 topova; k tomu sedam korveta, od 2800 do 2000 tona, dva monitora i jedna oklopljena topnjača, po dva Kruppova topa. Na toj floti bijaše mnogo časnika i strojara Engleza; i gdje su oni bili, brodovi su bili izvrsni u svakom obziru;

dok oni, gdje je prevladao turski elemenat, bijahu znatno inferiorniji.

U Crnom moru Rusija nije imala flote, osim nekoliko starih,



Sl. 36. Ruski ledolomac (krma)

nevaljalih i malenih brodova. Oklopljene su bile tek dvije topnjače. Stoga je rekvirirala i oboružala devetnaest trgovačkih parobroda.

U Baltiku je, naravski, imala brojnu flotu: više oklopnjača i oklopljenih fregata, i priličan broj monitora, a i više modernih

neoklopljenih parobroda. Ali sva ta sila ostade u baltičkim lukama. Kad je buknuo rat, našla se u Sredozemnom moru jedna jedina oklopnjača, glasovita „Petropavlovsk“, koja se tada povukla u talijansku luku Spezia, i ostala u njoj do kraja rata. Rusi su pak željeznicom poslali iz Kronstadta u Crno more nekoliko torpednih čamaca, duljine 15 do 20 metara, 10 do 20 tona nosivosti i 15 milja brzine. Na svakom je bilo 10 momaka. Te su čamce oni više puta upotrijebili protiv turskih brodova, ali bez važnijih uspjeha. Jedva g. 1878., u noći od 26. na 27. siječnja, odapeli su ti torpedni čamci dva Whiteheadova silura protiv jednog turskog broda blizu Batuma, i ti su pogodili. Rusi vele, da se je taj turski brod tako raspao, da nisu mogli spasti nijednog turskog brodolomca. Turci to poriču! Isto tako oni poriču, da je ruski oboružani parobrod „Vesta“ bacio jednu bombu na jednu tursku oklopnjaču kroz sam njezin dimnjak, tako spretno, da je eksplodirao jedan njezin kotao, pa da je bila prisiljena da se povuče pred tim malenim ruskim brodom. To da se zbilo blizu Rumelijske obale.

Turci tvrde, da njihova flota nije uopće imala zgode, da se ogleda s ruskom, ali je svoju zadaću izvršila tako, što je Turskoj omogućila da nesmetano prevozi svoje čete iz Azije u Evropu preko Crnoga mora. Rusi da nisu ni pokušali, da je u tom najvažnijem poslu spriječe.

Značajno je svakako, što se turska flota, koja je u pravom smislu bila ratna flota, nije usudila da potraži rusku, koja na Crnom moru, osim nekoliko torpednih čamaca, pravih ratnih brodova nije ni imala!

Rat je svršio mirom u San Stefanu tik pred Carigradom, gdje su 24. veljače 1878. osvanuli Rusi. Ugovor je mira potpisan od ruskih i turskih punomoćnika 3. ožujka. Glede Balkanskog poluotoka bilo je utanačeno ovo: Crna gora, Srbija i Rumunjska proglašuju se nezavisne; prve dvije imaju biti povećane, dok će treća dobiti Besarabiju, koju će vratiti Rusiji. Nova kršćanska država Bugarska protezat će se od Dunava i Crnog mora do Egejskog mora, obuhvatajući poluotok Kalcidiku, dok će na zapadu graničiti s Ohridskim jezerom. Turskoj će ostati malen dio Tracije s Drinopoljem, Albanija, Epir i Tesalija. Bosna i Hercegovina imaju dobiti reforme. Dardaneli i Bospor ostat će i nadalje otvoreni neutralnom trgovačkom brodovlju.

Berlinski kongres, koji se je sastao iste godine, izveo je znatne promjene u odredbama San Stefanskoga mira.

XVI.

Kitajsko-japanski rat.

G. 1894. buknuo je rat između Kitaja i Japana. Brodovlje jedne i druge države bijaše se umnožilo, ali različitim sustavom.

Japan je stvorio flotu u pravom smislu narodnu. Njezini su časnici svršili nauke djelomice u domovini, ali s profesorima iz Evrope, djelomice u pomorskim zavodima evropskim. Japan je osim toga imao više dobrih arsenala, a mornarski njegov elemenat bijaše izvrstan.

Kitaj imađaše na brodovlju izučenih i vrijednih časnika, ali i sasvim nesposobnih. S urođeničkima je bilo pomiješano nekoliko inostranih časnika, ali mehanika bijaše premalo. Na nekojim je brodovima momčad bila dobro izvježbana, na drugima nikako. U blizini ratišta imađaše Kitaj priličan arsenal, Port-Arthur, i u blizini njegovoj ratnu luku Wei-Hai-Wei.

Japan, potpuno evropejiziran, spremio se za rat pun oduševljenja i nadâ; Kitaj se u rat zapleo nespreman. Bijaše velika razlika i u pogledu materijala i u pogledu momčadi. Na čelu japanske flote bijaše admiral Ito, iskusan i odvažan pomorac; na čelu kitajske admiral Ting, hrabar čovjek, ali svoju karijeru bijaše prošao u konjaništvu, gdje bijaše dotjerao do časti generala.

Korupcija u kitajskoj upravi osjećala se užasno. Brzometnih topova nije bilo, jer su svote određene za te nabavke bile pronevjerene; bilo je granata napunjenih prašinom ugljena; čak je na jednom od većih brodova nestao jedan od većih topova. Uzaludno su evropski prijatelji Kitaja savjetovali, neka se na vrijeme pribavi municija, i neka se unovače vješti mornari. Nije se učinilo od svega toga ništa.

Japanci su se naprotiv priredili. Imali su šest oklopnjača: tri dobre, a tri sumnjive vrijednosti. Oklopnjače su imale nekoliko Kruppovih topova. Jedna krstarica bijaše sasma nova, od 2450 tona, a sukała je 19 milja. Imala je 27 topova, od tih 10 brzometnih, i k tomu 3 cijevi za torpediranje. Nadalje četiri zaštićene krstarice, svaka po 4240 tona, 29 topova i 4 cijevi za torpediranje. Glasovita zaštićena krstarica „Yošino“ (sl. 39.) od 4150 tona, mogla je sukati 23 milje, a nosila je 32 raznovrsna topa i pet cijevi za torpediranje. Bile su još tri lijepe zaštićene krstarice i više manjih brodova. Japanci su imali nadalje 60 torpiljarka, od tih nekoliko građenih u Engleskoj, Francuskoj i Njemačkoj, od 40 do 190 tona, brzine 19 do 20 milja.

Kitajska flota nije bila baš bez svake vrijednosti. Imali su dvije starije oklopnjače, od 7200 tona, brzine 14 milja, porinute

godine 1882. u Njemačkoj. Tri manje, od 2100 do 2850 tona brzine 10 do 12 milja. Tri zaštićene krstarice od 2300 tona sukale su 15 do 18 milja. Ostali su brodovi imali stare skoro neuporabive kotlove. Najvažniji arsenal bijaše predaleko od ratišta i slabo snabdjeven. Bilo je nekoliko dockova, između tih jedan u Port-Arthuru, ali bez vještih zanatlija.

Japanci su mogli povesti u vatru 12 bojnih brodova, ukupno 39287 tona; 11 teških topova, 87 srednjih, od kojih 67 brzometnih, te 154 manja topa; mogli su za samih 10 minuta ispaliti 1883 hitca, i prosuti 60.000 kg. željeza.

I Kitajci su mogli povesti 12 jedinica, ukupno 35415 tona; 25 teških, 27 srednjih i 130 malih topova. Za 10 minuta mogli su ispaliti 394 hitca, i prosuti 30.000 kg. željeza. Japanci su imali 44, Kitajci 32 cijevi za torpediranje.

Već po tom se vidi, da je nerazmjer sila bio golem, već po broju; ali kakve su bile istinske prilike kod Kitajaca, to su dokazali potonji događaji.

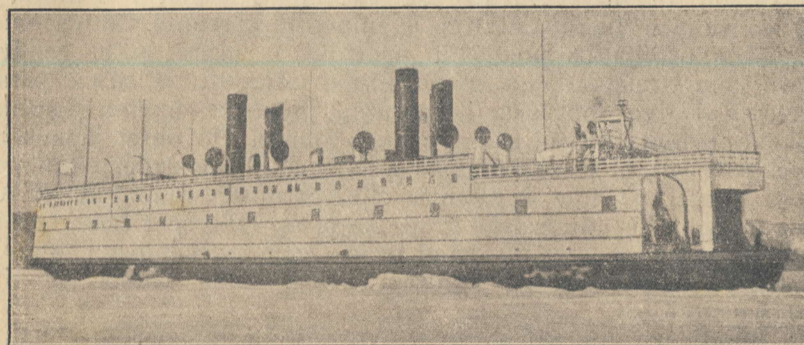
Neprijateljstva su započela 25. srpnja 1894.

Jedna japanska eskadra sastala je pred Koreanskom lukom Asan tri kitajska broda. Bilo je devet sati. Rat ne bijaše još naviješten. Kitajski brodovi prođoše blizu japanskih bez pozdrava. Jedan je dapače izvjesio bijelu zastavu, kao da se želi „dogovarati". I kad je dospio blizu japanskoga broda „Naniwa", na 300 metara, izdajnički, zaštićen t. zv. parlamentarnom zastavom, izbacio je torpedo, koji nije pogodio. Tada japanski brod, na kojem zapovijedaše kapetan Togo, koji je postao admiral, i deset godina kasnije uništio rusku flotu, otvorio je vatru protiv Kitajaca i nanio im golemih šteta. Kitajci su se povukli u Wei-Hai-Wei s 3 časnika i 13 mornara ubitih i 25 ranjenih.

Tim su počela neprijateljstva. Japanci su potopili i jedan engleski parobrod, koji bijaše u službi Kitaja, i s njim se utopilo više stotina ljudi. Japanci su od toga časa ostali gospodari mora.

Japanska se flota 17. rujna 1894. jutrom nalazila blizu otočića Yala, koji se tako zove po istoimenoj rijeci. Tu je došlo do velikog sraza s Kitajcima, koji su se priredili za bitku, ali se na njihovim brodovima zaboravilo nahraniti momčad. Japanci nasuprot, čim ugledaše neprijatelje, najprije dobro nahraniše svoje ljude, a u 12 i pet časa admiral Ito razvi svoju zastavu. Japanski su brodovi bili svi bijelo bojadisani, ali često bijahu tako zastrti oblacima dima, da im se tek vršak jarbola vidio, pa su stoga Kitajci bili u neprilici kod gađanja. A kad je njihov najveći brod ispalio hitac iz topa od 305 mm. držali se tako nevješto, da su popadali svi koji su bili na zapovjedničkom mostu, a i sam je admiral Ting bio tako nagrđen, da se je morao povući ispod palube. Kitajski su brodovi bili smeđe obojadisani, pa stoga bijaše

isključena svaka pomutnja u bitci. Jedan japanski hitac oborio je gornji dio jarbola na admiralskom brodu Kitajaca, tako da ovaj nije mogao više signalizirati. Sad nastade kod Kitajaca zbrka. Njihovi brodovi počeše stradavati. Najprije jedan izgori, a drugi bi potopljen. Tada zaredaše katastrofe jedna za drugom. U 3,30 sati kineska jedna oklopnjača potonu, kad je htjela da probuši „Yošino"; u drugoj se javio požar, da je bila sva u plamenu; treća je također potonula, a četvrta i peta našle se u plamenu. I kod Japanaca bijaše znatnih havarija, pače je i sam admiralski brod bio toliko oštećen, da je admiral Ito prenio svoju zastavu na drugi brod. Tek su se dvije kitajske oklopnjače mogle još opirati, i to najveće, ali i na njima se pojavio požar. Sad su preostali



Sl. 37. Ruski ledolomac (pramac)

kitajski brodovi stali bježati prema Port-Arthuru, a i od tih je jedan bio potopljen.

Japanci su odlučili, da svladaju i preostale dvije kitajske oklopnjače, ali u to se počelo mračiti, a i municija bijaše pri kraju. Kitajci stadoše s preostalim brodovljem uzmicati u Wei-Hai-Wei, ali su i tada izgubili jedan brod. Jedna je kitajska granata pala na japanski admiralski brod, ali nije eksplodirala, a kad su je otvorili, našli su u njoj, mjesto eksploziva, obični hidraulični cement!

Treba istaknuti, da su se Kitajci borili odvažno i ustrajno. Osudili su pak na smrt zapovjednika jednoga broda, koji bijaše kukavički uzmaknuo. Japanci su iznijeli pobjedu, uništivši polovicu neprijateljske flote, i ostali gospodari mora.

Kitajci ne svrgoše svoga admirala Tinga, jer su evropski

časnici izjavili, da će svi ostaviti službu, ako ga maknu ili kazne radi neuspjeha kod Yalu. I Ting je 20. listopada opet zaplovio sa svojom flotom; Kitajci mu pače uresiše topove, po narodnom običaju, crvenim suknom. Međutim Japanci iskrcaju brojne čete u drazi Talien, i zaprijete Port-Arthuru. Kitajska vlada sada naloži Tingu, da se povrati u Wei-Hai-Wei. Admiral Ito požuri se onamo, da izazove Kitajce na bitku; i kad mu se oni ne odazvaše, otplovi put Port-Arthura da pripomogne kod opsade. Nekoje Itove torpiljarke prodru u noći u luku tvrđave, okoristivši se časom, kad je lijevala žestoka kiša, pa svojim malenim topovima pripomognu, da se svlada zadnji otpor junačke kitajske posade.

Kad je Port-Arthur pao, došao je red i na Wei-Hai-Wei. Japanci iskrcaše 24. siječnja 1895. nešto vojske kakvih 30 milja daleko od te luke. Navale 29. siječnja s kopna i s mora, i već 3. veljače bijahu utvrde u njihovim rukama. Iduće noći japanske torpiljarke pokušaju provaliti u samu luku. Studen bijaše tako strašna, da su se na njima smrznuli, na straži, jedan poručnik i dva mornara. Torpiljarke japanske bijahu potpuno prekrite ledom. Kitajci su se očajno branili. Od deset japanskih torpiljarka jednoj je eksplodirao kotao, tri se nasukale, jednu potopiše Kitajci, a trima se slomiše elike na opstruiranom ulazu. Ali su ipak potopile admiralski brod. Admiral Ting se i sada spasio i prenio svoju zastavu na drugi brod. Druge noći Japanci ponove navalu i potope opet tri kitajska broda. Time započe agonija Tingove flote.

Bombardiranje se nastavilo sve do 12. veljače, kad jedna topnjača pod bijelom zastavom donese admiralu Itu prijedloge predaje, uz uvjet, da se borcima poštedi život.

Itov je odgovor bio veledušan; ali ga admiral Ting nije primio, jer je međutim sam sebi oduzeo život, on, i svi glavniji kitajski kopneni i pomorski časnici. Dogovaranja je nastavio admiral Mr. Clure, Englez u službi Kitaja. Grad, utvrde i brodovi budu s preživjelom momčadi predani Japancima. Jedna jedina oklopnjača još se mogla upotrijebiti, i Japanci razviše na njoj svoju zastavu. Zatim puste na slobodu sve sužnje, mrtvo tijelo admirala Tinga dadu prenijeti s najvećim počastima u Čefoo, a kitajska vlada osudi na smrt sve više časnike, koji sami sebi ne bijahu sudili.

Kad je Kitaj izgubio ovaj rat, imao je više od 300 milijuna žitelja na blizu 5 milijuna km² prostora, dok je Japan brojio tek 42 milijuna žitelja, na prostoru od kakvih 380 hiljada km²!

XVII.

Prijevozi ili trajekti za vlakove.

Kad se je željeznička mreža uvelike razgranala, i kad se gradnja željezničkih mostova preko morskih tjesnaca i kanala ukazala preskupa, a prekrcavanje robe iz vagona u brodove, pa iz ovih opet u vagone, bilo skopčano s velikim troškovima, počelo se razmišljati o tom, ne bi li se dali sagraditi tako prostrani i čvrsti brodovi, koji bi mogli primiti na se čitav vlak, te ga prenijeti preko mora do druge obale. I prvi takav trajekt tipa, koji je danas postao općenit, građen u velikim dimenzijama, bio je „Leviathan“, a sagradilo ga je društvo „North British Railway Company“ za službu preko Firth of Fortha od Grantona do Burntislanda u Škotskoj[1]). Gotovo u isto vrijeme sagrađen je drugi trajekt za prijevoz preko Tay-a kod Dundeea, u škotskoj grofiji Forfar. Ali su oba ta trajekta nadomještena mostovima.

G. 1878. izgradi željeznica Philadelphia i Reading Railway svoj prvi trajektni parobrod za prevoženje vlakova preko New-Yorške drage. A početkom 80-tih godina sagrade Danci takav željeznički trajekt za prevoženje vlakova od Korsöra do Nyborga na Velikom Beltu. Tu su prije brodovi plaćali pristojbu za slobodnu plovidbu preko Belta. Postoji osnova, da se takav trajekt ostvari i preko Doverskih vrata, ali do danas bezuspješno. Raspravlja se danas ovakova osnova i među Engleskom i škandinavskim državama, ali su i tu na putu goleme i brojne poteškoće. Jedini veliki trajekt u Velikoj Britaniji jest onaj, što no veže Harwich i Zeebrigge preko Sjevernoga Mora. Taj služi poglavito za dovoz talijanskog i francuskog voća u Englesku (sl. 40.).

Najveći brod trajektnog tipa, na koji prelaze vlakovi izravno s tračnica na palubu, jest t. zv. „Contra Costa“ u Kaliforniji. To je drveni brod, sagrađen 1914., nosivosti 4.483 tone. Danas se već grade trajekti, kojima se na tračnice spuštaju vagoni s pomoću dizala.

Trajekti su opskrbljeni najmodernijim komfortom i tako su veliki, da je posvema isključeno, da bi se mogla na njima osjetiti morska bolest.

Danas se mnogo upotrebljavaju trajekti za prijevoz iz Warnemünde—Gjedser—Kopenhagen. S tim trajektima putovanje iz Berlina do Kopenhagena ne traje više od deset sati.

[1]) Granton je u grofoviji Midlothian, a Burntisland u grofoviji Fife.

XVIII.

Morska parna turbina. — Motorni parobrodi.

Parna turbina imade svoju povijest, pa stoga i nije baš novi izum. Heron, glasoviti filozof Aleksandrijske škole, koji je živio oko 200 g. pr. Krista, naslućivao je već modernu turbinu. Napisao je na grčkom jeziku dva djela „O priređivanju automata", u kojima opisuje eolipilu, pa neke ratne strojeve, kao i strojeve, koje snaga zraka stavlja u pogon. Vodenu paru ne spominje, jer su u ono doba smatrali evaporaciju tekućine njezinim pretvaranjem u topli zrak. — Ivan Branca, arhitekt crkve u Loretu, opisuje g. 1629. u jednom svojem djelu parnu turbinu, koja je dobivala paru iz eolipile kroz jednu cijev; a učeni isusovac Kircher usavršuje g. 1642. Brankinu spravu, time što je omogućio dva mlaza pare. — G. 1784. Wolfang de Kempelen dobiva motornu silu s pomoću sprave nalik Heronovoj. Poslije njega se tim pitanjem bavio i Watt, a iza njega je sva sila stručnjaka nastojala da nešto pridonese usavršenju turbine.

O samoj parnoj turbini dovoljno je spomenuti toliko, da u njoj para djeluje upravo onako, kao što djeluje voda u običnim turbinama. U industriji je parna turbina lako zapremila svoje mjesto, dok se u pogledu njezine primjene u parobrodima dulje vremena gledalo na nju s nepovjerenjem. Ali g. 1894. složi Karlo Algernon Parsons sindikat pod naslovom „Društvo pomorske parne turbine", i poče da gradi parobrod, nazvan „Turbinia", s tom svrhom, da se na njemu prouče svi problemi primjene parne turbine za pogon brodova. „Turbinia" bijaše čedan brod; dugačak tek 30 metara, nalik torpednom čamcu, a nosivost njegova jedva dopiraše do 45 tona. — Parsons izloži svoju prvu parnu turbinu još g. 1885. u Londonu, na izložbi izuma, ali je patente podigao istom g. 1890. i 1893. Poslije nebrojenih metodičkih pokusa i usavršivanja odvede svoju „Turbiniu" g. 1900. u Paris, na izložbu, i uspjeh nije izostao.

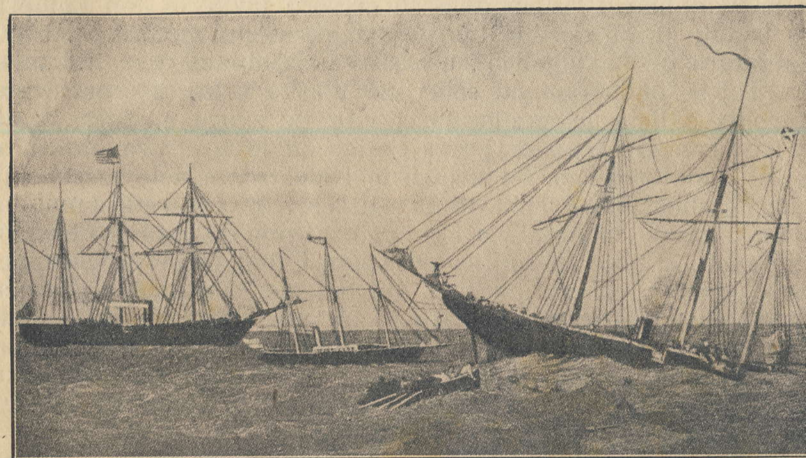
Parnu turbinu dobi već g. 1901. putnički parobrod „King Edward", a za njim sva sila drugih parobroda. Prvi transatlantski parobrod s parnom turbinom bijaše „Victorian", a odmah za njim „Virginian", obadva sagrađena od društva „Allan".

Kad je g. 1903. društvo „Cunard" sagradilo s motorom na turbinu „Carmaniu", teretni parobrod od 30.000 tona, i kad je njime izvelo svakojake pokuse, koji su posvema zadovoljili, parna je morska turbina slavila konačno slavlje. Stoga, kad je isto društvo, g. 1905., počelo graditi svoje parobrode blizance, cijelom svijetu poznate pod imenima „Lusitania" i „Mauretania",

dobiše ti gorostasi motore na turbinu. I „Leviathan", negdašnji „Vaterland", sad vlasnistvo Udruženih država, imade svoje motore na turbine (sl. 41.).

Ratna mornarica Velike Britanije nije uvela parnu turbinu na velike brodove sve do g. 1904. Dotle su imale turbinu nekoje torpiljarke i kontratorpiljarke. Te je godine dobila parnu turbinu prva britska krstarica „Amethyst" nazvana (sl. 42.).

Velika je prednost parne turbine, što ona u nutrini broda zaprema malo prostora. To omogućuje, da se na svakom brodu snizi glavna paluba, a na linijskom brodu baš oklopljena paluba. Tako je moguće sniziti i čitavo brodsko korito. Ta je prednost



Sl. 38. Bitka između „Alabame" i „Kearsarge" 19. lipnja 1864. pred Cherbourgom

omogućila, da se je prva oklopnjača na turbine mogla snabdjeti najjačom artiljerijom, što se je ikad vidjela na moru. Ta prva oklopnjača, engleska dakako, dobila je ime „Dreadnought". Počeli su je graditi u Portsmouthu 2. listopada 1905., u najvećoj tajnosti; a prvi službeni pokusi plovidbe njome počeli su već 3. listopada iduće, 1906. godine.

Njemačka je ratna mornarica opremila Parsonsovim parnim turbinama najprije krstaricu „Lübeck", a iza nje krstarice „Stuttgart" i „Stettin".

Parna je turbina postepeno prodrla u sve mornarice svih kontinenata.

*
* *

Prije svjetskog rata motori na naftu (Dieselovi motori) nisu uživali osobite simpatije kod brodograditelja, premda su se pokazali i dobri i ekonomični. Poslije rata, najveći motorni brod bila je „Saturnia“, porinuta u Tržiću (Monfalcone) g. 1923., društva Cosulich. „Saturnia“ sa svoje 24.000 tona bio je najveći dotle porinuti parobrod u Jadranskom moru. Raspolaže sa 20.000 konjskih sila, imade dvije garniture Diesel-motora, a troši tek 16 dkgr. nafte po konjskoj sili i satu, dakle 3 tone na sat, dnevno 72 tone. Danas imade u pogonu mnoštvo brodova trgovačkih, a i ratnih sa Dieselovim motorima.

Brodski Dieselovi motori razlikuju se od benzinskih i sličnih motora u tome, što oni rade tako, da se u cilindarski kompresor, koji je uklopljen u sistem dvo- ili četvero takta, te koji komprimira uzduh na 36 do 40 atmosfera, čime se automatski postizava temperatura od kakvih 355°, uštrcava u zgodnom času fini mlaz nafte. Taj se onda sam od sebe, pri ulasku u taj prostor stroja, budući da nailazi na temperaturu višu od svoga upaljišta, upali te unutarnjim sagorijevanjem, dakle bez prave eksplozije, tjera motorni čep. Tu je suvišno i elektromagnetičko paljenje i t. zv. karburator. Prema tomu Dieselov motor radi s manjim brojem okretaja u minuti, a i mnogo mirnije od „pravih“ eksplozivnih motora, gdje se smjesa od zraka i fino raspršenoga mineralnoga goriva, n. pr. benzina, dovodi do eksplozije s pomoću elektromagnetičke iskre. Ulje, što se tu rabi, treba da bude prethodno čisto od lakih eteričkih i inih derivacija, kao što je n. pr. benzol, gazolin, metan, etilen, petrolej itd., i treba da bude tako zvano „teško ulje“, jer je inače izvanredno eksplozivno i opasno, pače se može upaliti samo od sebe.

Sudeći po uspjehu „Saturnije“, brodovi na naftu, napose tipni motorni brodovi, imaju svakako veliku budućnost, osobito gdje se oskudijeva u kamenom ugljenu, ili gdje su nalazišta kamenog ugljena silno udaljena od morske obale, pa su s obzirom na podvoz, neekonomično udaljena od obale.

XIX.

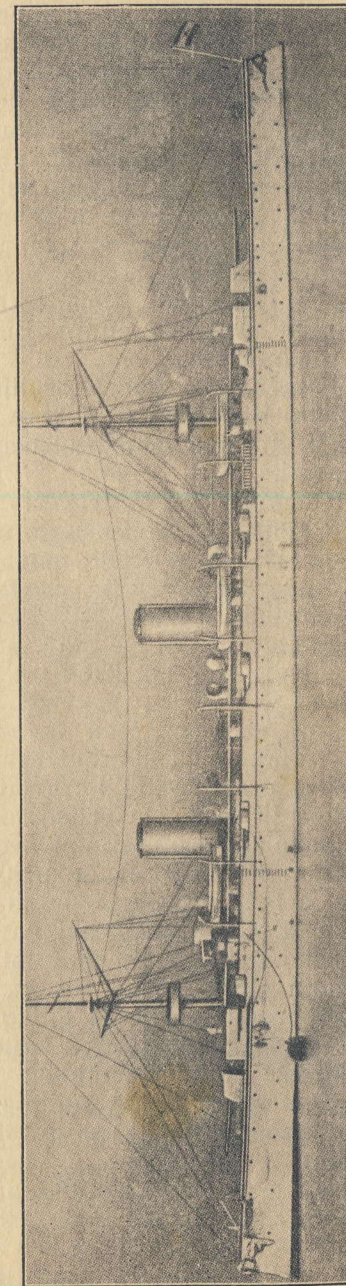
Torpiljarke.

Torpiljarka nije velik brod, ali je brz i okretan. Ona nastoji da se krišom približi većemu brodu i protiv njega lansira silur. Silur nije drugo do li torpedo, koji, kad dospije do broda, na koji je upravljen, netom ga se dodirne, eksplodira kao koja mu drago druga podvodna mina. Prvobitno su torpiljarke nosile na

pramcu ispružene motke, oko sedam metara dugačke, a na njima malene mine ili torpede, koje su eksplodirale s pomoću električne jedne sprave, kad bi dospjele do boka napadnutog broda. Ali takav je način za samu torpiljarku bio previše opasan, pa su se stoga takve motke napustile. Danas je pravo oružje torpiljarke silur, a taj se lansira kroz posebnu cijev; i kad je on jednom u vodi, trči dalje vlastitim pogonom, to jest s pomoću malenoga motora, a raspršnjava se, kad se dotakne svoga nišana.

Torpiljarka dakle treba da je čim manje vidljiva. U početku to bijaše brodica od kakvih 10 tona, a sukala je do 17 milja. Onda su je povećali na 25 tona i 19 milja; pa na 45 tona; dok nije doprla do 150 tona i 26 milja. a tad je nazvaše „torpiljarkom za debelo more“. Danas su, naravski, torpiljarke još veće. A i trebalo je da im se dimenzije pojačaju, da se mogu održati na moru i po ružnom vremenu. Danas se torpiljarka ispod 70 tona može upotrijebiti samo za obalnu službu.

Nužda obrane protiv torpiljarkâ stvorila je destroyere, razarače ili torpedo-lovce. Destroyer treba da je dobro oboružan malenom artiljerijom. Bojni brod, za obranu protiv torpiljarkâ ima doduše svoje brzometne topove maloga kalibra, koji u minuti mogu da izbace dvadeset i više hitaca, a njihove sitne granate dovoljne su da onesposobe torpiljarke; ali, kako



Sl. 39. „Yošino“, zaštićena japanska krstarica (potopljena od Rusa g. 1904.)

je torpiljarka brža od bojnog broda, to je, samo da mu se zaštita poveća, izumljen destroyer ili torpedo-lovac, koji je još bolje opskrbljen sitnom artiljerijom i brži od torpiljarke.

Da silur nanese pravu štetu bojnom brodu, treba da se rasprsne čim bliže njegovu dnu. On je stoga tako udešen i tako lanciran, da se rasprsne u dubljini od barem tri metra. Kako torpedo-lovac obično toliko ne gazi, on se silura ne boji, a može svojom brojnom sitnom artiljerijom da odmah lako potopi svaku torpiljarku. Torpedo-lovac zapravo i nije drugo do li torpiljarka daleko veće tonaže, a nosi više cijevi za lansiranje silura. Prvi je put u Ćušimskoj bitci, u noći, zajedno operirao veći broj torpiljarkâ za debelo more. Bile su na okupu 32 torpiljarke i 20 torpedo-lovaca.

Momčad ukrcana na torpiljarkama i na destroyersima izložena je velikim naporima i velikom odricanju, što uzrokuje golemu i fizičku i moralnu napetost, čemu se može samo kraće vrijeme odolijevati.

I torpiljarka i destroyer vrlo su delikatne konstrukcije, stoga trebaju velike skrbi, bez čega ne mogu dobro funkcijonirati. Treba da ih je više, da se često mogu izmjenjivati, jer se lako istroše i trebaju popravka Povrh svega trebaju izvježbanu i smjelu momčad, jer je smrtna opasnost bliža, čim se ti brodovi primiču bliže bojnomu brodu, svome cilju.

A kako se čuva brod od silura?

Kad je usidren, u prvom redu je nužna dobra straža. Podalje pak od njega treba da bdiju torpedo-lovci, da se ne uzmogne prikučiti ni neprijateljski torpedo-lovac, ni torpiljarka. I ako su usidreni brodovi pravodobno obaviješteni od svojih straža, signalima ili inače, da prijeti torpiljarska navala, vrlo je teško da takva navala i uspije. Bojni brod, obaviješten o opasnosti, brže bolje upravi svijetlo svojih projektora u smjeru, koji mu je dojavljen, a tada prospe iz svojih brzometnih malenih topova tuču malenih smrtonosnih projektila na neprijatelja.

Neko doba su se upotrebljavale mreže, nazvane parasiluri. To bijahu guste ocjelne mreže, koje su visjele na motkama sve naokolo broda; a bile su toliko pod vodom i na takvoj dubljini, da su mogle izigrati svaku zasjedu. Ali kad je brod plovio, bile su te mreže od slabe pomoći, jer su mu smanjivale brzinu. Uz to se pronašlo sredstvo, kojim se je takva mreža mogla prerezati i proći mimo nje. Stoga su se takve teške i nespretne mreže brzo napustile

Kad je jedna ruska oklopnjača bila zbog bombardovanja prisiljena izaći iz luke Port-Arthura i usidriti se na sidrištu pod zaštitom utvrda, okružila se baš takvim ocjelnim mrežama. Japanci po svoj prilici još nisu znali za škare, koje su takvu mrežu

mogle prerezati, pa je oklopnjača odolijevala svim lanciranim silurima, dok joj jedna torpiljarka nije lancirala silur u krmu, koja, po svoj prilici, ne bijaše zaštićena mrežom.

Kada bojni brod plovi, brani ga protiv torpiljarke top. Ali, ako je uza sve to torpiljarki uspjelo da mu se prikuči, ovaj treba da naglo promijeni smjer svoje plovidbe, ili da krene svom silom natrag, i da tako silur prođe mimo, a ne nanese nikakve štete; ili pak, u najgorem slučaju, da izloži udarcu svoj pramac, jer je tada nišan stegnut na širinu, nipošto na duljinu broda, koja je 6 do 9 puta veća. A pridolazi i ta mogućnost, ako se silur na tom mjestu i dotakne korita, da se to može zbiti u takovu kutu, da silur uopće ne eksplodira.

XX.

Podmornica.

Jedva su se navršila tri decenija, što je podmornica stupila u sklop ratnog brodovlja, a destruktivno joj se djelovanje prviput iskusilo u užasnom svjetskom ratu, ipak problem podmorske plovidbe nije ni iz ovoga ni prošloga, devetnaestog stoljeća, već je mnogo stariji. Još u davna vremena ljudima nije taj problem davao mira; ali su nam se sve vijesti o tom pregnuću izgubile u puste legende Staroga i Srednjega vijeka. Ipak u velikim pitanjima i same legende imadu daleko veću važnost od obične legende.

Čitamo, da su još g. 322. pr. Kr. mornari Aleksandra Velikoga upotrebljavali protiv neprijatelja na moru nešto nalik na ronioćevu primitivnu kućicu, dok i sam Aristotel, kao i gdjekoji pisac punskih ratova, natuca o nekakovu podvodnom oružju protiv neprijateljskog brodovlja.

Skandinavske legende pripovijedaju, da su gusari, koji su polazili protiv obala Francuske i Engleske, imali nekakove plovne objekte, obložene kožom, s pomoću kojih su se mogli neko vrijeme zadržati pod vodom.

Na prvi mah se vidi, da su to samo maštanja.

U Novom vijeku, priča se, da se je veliki L e o n a r d o d a V i n c i bavio proučavanjem i podvodne plovidbe; ali kad se osvjedočio, da bi se ta novotarija mogla prometnuti u novo oružje čovjeka protiv čovjeka, da je sam uništio sve, što na tom polju bijaše izumio.

Čini se, da je Englez B o u r n e prvio uspio da zaplovi

podmorskom brodicom, i da je skoro u isto doba Magnus Pegelius sagradio malenu podmornicu, baš g. 1605.

Ipak se općenito drži, da je Korneliju Van Drebbel, holandezu, rođenom u Alkmaaru, uspjelo još g. 1572. da sagradi podmornicu, s kojom je po Temzi plovio i sam kralj Jakov I. Njega je kralj obasuo i častima i novcem, i k tome još oslobodio ga tamnice, jer je bio optužen. da je vještac.

I tri redovnika onoga doba pišu o podmorskoj plovidbi, to su: pater Mersenne, pater Gaspar Scott i pater Fournier.

Kasnije treba zabilježiti Day-eve pokuse, kod kojih je sam autor (g. 1675.) nastradao. Za ovima spomenimo pokuse Simons-a, De Sona i drugih. David Bushnell, rođen u Saybrooku (u U. S. A.) god. 1712. doista je sagradio podmornicu s propelerima, glasovitu „Tortoisu", s kojom je sergent Lee g. 1776. pokušao da podmetne minu ispod engleskoga broda, ali bez uspjeha. „Tortoise" imađaše oblik dvaju oklopa kornjače, pa su je stoga i prozvali „Bushnellovom kornjačom", i ona se pod tim imenom spominje u povijesti. Brodica je ta bila i premalena: 2,28 m. široka, a 1,80 m. visoka, pa se u njoj mogao da smjesti samo jedan čovjek.

I Fulton se bavio tim problemom, kako je već spomenuto kod izuma parobroda. G. 1797. zamisli on svoj „Nautilus" (ovjekovječen kasnije od J. Verne-a), s kojim su pravljeni pokusi g. 1801., najprije u Parizu, u nazočnosti generala Bonaparte, prvoga konzula, pa u Brestu. Duljina „Nautilus-a" iznošaše 6,50 m., a širina 2 m. Kretao se pod vodom s pomoću propelera, tjerana ljudskim mišicama, dok je na površini vode plovio na jedra. Poslije pokusa u Brestu, pomorski prefekt u onoj luci upravi Fultonu pismo, u kojem su navedeni jaki humanitarni razlozi, a koji su sklonuli admiralat, da se dalje ne brine za Fultonova proučavanja. „Takav način ratovanja — stalo je u tom pismu u pogledu podmornice — tako je oduran, da bi lica, koja bi nešto takova poduzela, a dopala neprijateljskih ruku, bila bez svake sumnje obješena".

G. 1825. fregatni kapetan Montgéry predloži osnovu izgradnje podmornice, koja bi bila užasno oboružana, ali se prijedlog odbio.

Krojač Philipp htjede da iskuša svoj podvodni brod u jezeru Erie, g. 1851.; ali kad je s njim zaronio, nije nikad više izronio na površinu.

Osnove i pokusi nizali se jedan za drugim, dok nije u Sjevero-američkom secesionističkom ratu konačno prviput za kratak čas stupila u akciju podmornica. Hobart-paša, koji je g. 1863. bio u Charlestonu, pripovijeda o tom ovo: „Na večer sam sastao u gostioni nekoga pomorskog časnika konfederativca, koji je htio



S'. 40. Trajekt za vlakove.

da iste noći pokuša uništiti blokadnu eskadru sredstvom vrlo čudnovatog broda. To je bio brod s propelerom, dug dvadesetak metara, visok nešto više od dva metra, a izgrađen u obliku cigare. Od broda se vidjelo iznad vode tek nekoliko centimetara; na jednom kraju bijaše otvor, kroz koji se jedan čovjek mogao da provuče unutra, ali taj je otvor za plovidbe imao da bude zatvoren. Na pramcu bijaše pričvršćena duga željezna motka, koja je nosila torpedo, a taj je imao da eksplodira, netom bi se dotaknuo neprijateljskog broda. Kad je momčad bila u brodu, zatvarao se onaj prolaz, koji ne možemo nazvati krovnom, već pobočnom luknjom, a brod se je tad spustio na kakvih 15 centimetara ispod razine, tako da je virio iz vode samo dio dimnjaka. Ali dim i para se tjerala pod vodom.

„Kad mi je časnik opisao svoj brod, zaželio mi je laku noć i krenuo da izvrši opasnu svoju zadaću. — Sastao sam ga opet iduće večeri, baš kad je mirno pušio svoju lulicu. Upitao sam ga, kako je stvar uspjela, a on mi sasvim hladnokrvno odgovori, da je pošao na brod sa sedam momaka, i da je neko doba sve išlo kao ura. Kad su zatvorili pobočnu luknju, brod se spustio točno na predviđenu dubljinu, i krenuo svom silom prema izlazu iz luke. Ali je iznenada provalila unutra voda, i on sam ne zna, kako je izašao kroz isti otvor, kroz koji je navalila voda. Onih sedam siromaka valja da su se zagušili. Moj prijatelj nije toj okolnosti podavao osobite važnosti: u onakovo doba ljudski je život tako malo vrijedio! Kasnije su brod izdigli, a u njem su našli sedam lješina".

Kad su podmornicu, a zvala se „David", izvukli i popravili, izašla je iz Charlestona u noći 17. veljače 1864. pod zapovijeđu istog časnika, poručnika Dixona, i krenula da navali na federalce.

Korveta „Housatonic" bila je na sidru ispred Charlestona, kad najedared časnik od straže zapazi, da se nešto u tmini približuje korveti. To nešto izgledalo je kao nekakva daska, koja puzi po skorupu vode. Pozove na palubu momčad, onda pusti da se lanac od sidra odsuče, ali uto užasna eksplozija raskide bok korvete, prije negoli se je mogla ugnuti tajanstvenoj spravi, i ona potone sa svom momčadi.

Ali s njegovim neprijateljem nestade i „Davida". Torpedo, koji je bio na kraju one duge motke, eksplodirao je na par metara od podmornice. U kapljevitoj se masi tlak razvija u svim smjerovima. Stoga je izvan svake sumnje, da je eksplozija zgnječila i „Davida", kao što bi bila zgnječila i svaku drugu podmornicu, koja bi joj bila na dohvatu.

U zadnjoj četvrti prošlog stoljeća podmornice su golemo napredovale. G. 1885. Nordenfelt stvori svoj tip, koji je postigao lijepih uspjeha. Prije Nordenfelta javila se u Španiji velika buka oko podmornice, koju je u Cadizu sagradio poručnik Peral, ali ta nije uspjela.

S „Plongeurom" admirala Bourgeois-a i inžinira Brunn-a, pa s „Nautilus-om" Engleza Campbella i Asha, te s pokusima Riona i Halsteada dolazimo do podmornica Hollanda, Gustava Zédé i Giacinta Pullino, t. j do pravih podmornica, koje su inaugurirale pravo podmorničko doba.

Mimogred treba spomenuti, da je međutim američanin Lake sagradio podmornicu „Argonaut", koja je na dnu korita imala pričvršćene kotače, s pomoću kojih se imala kretati po morskom dnu; ali se odmah odustalo od svakog pokusa.

Francuze ide zasluga, da su prvi izumili brod, koji odgovara zahtjevima sigurnosti i manevriranja pod vodom. Gustav Zédé riješio je svojim „Gymnote"-om problem podmorske navigacije. Istom sada se odlučiše redom sve ratne mornarice da grade podmornice. Udružene države, napustivši tip Lake, povjeriše Hollandu, da im sagradi nekoliko jedinica; Englezi naruče g. 1901. prvih pet podmornica tipa Holland. Prva njemačka podmornica „Germania" bi porinuta 30. kolovoza 1905.

Podmorska se navigacija osniva na glasovitom Arhimedovom zakonu: na sili teže i sili uzgona. Podmornica, ako će da bude strašna, treba da je nevidljiva, stoga treba da dovoljno zaroni. Ako je na razini, lako se može vidjeti iz koša na jarbolu; ako li je pak u dubljini manjoj od tri metra, može se potopiti samim dodirom torpiljerkâ i razarača. Stoga ako će da bude donekle sigurna, treba da se spusti barem na šest metara. U toj dubljini danje je svijetlo vrlo slabo, a vidokrug se ne širi dalje od deset metara. A spusti li se po prilici do petnaest metara, tada se i kod najljepšega podnevnog sunca, u onoj dubljini i veći predmeti slabo razabiru. I čim se sunce više nagiba nad obzorje, vidljivost biva manja. Poslije sunčanoga zapada, ili ako se voda zamuti, ne vidi se dolje naprosto ništa.

Morska voda u dubljini izgleda modro-zelenkasta, i tu boju poprimaju svi predmeti; ako se nalaze podalje, ili u većoj dubljini, postaju crni. Jak projektor, pričvršćen na pramcu podmornice, može da djeluje najviše na pedeset metara udaljenosti.

Pravo oko podmornice jest njezin periskop. Imade ih raznovrsnih, ali svi se osnivaju na odrazivanju, što se postizava prizmama, lećama i zrcalima.

Dubljinu, do koje dopre podmornica, bilježe manometri.

Podmornici valja da je omogućeno izronuti na površinu i u onom slučaju, ako sisaljke, koje treba da isišu vodu iz tankova, radi bilo kakve havarije, ne bi funkcionirale. Stoga se ispod kobilice pričvrsti prikladan balast, koji treba da se otkida s najvećom lakoćom, dakako iz unutrašnjosti. Kad se balast otkine,

podmornica valja da se odmah izdigne na površinu. Dok je ona pod vodom, postaje u pogledu stabilnosti vrlo osjetljiva. Stoga se ravnoteža ne smije poremećivati naglim micanjem težih predmeta. Pače i sama momčad, koliko je moguće, treba da, u manjoj podmornici, tada ostane na svom mjestu, i da se kretanje u njoj vrši oprezno.

Jedino ubojito oružje podmornice je silur.

Danas imade podmornica i od dvije hiljade tona.

Veliki svjetski rat je dokazao, da je podmornica doista užasno oružje. Podmornice obih zaraćenih stranaka potopile su tada silne milijune brodske tonaže. Samoj Velikoj Britaniji potopile su neprijateljske podmornice i mine 7,800.000, Italiji 860 000 tona, a Francuskoj barem toliko.

U tom je ratu veliku senzaciju pobudila njemačka podmornica „Deutschland", (sl. 43.), koja se je sretno probila iz Evrope u Ameriku, prenijevši i nekoliko tona robe.

U poratno se doba podmornicama posvetila osobita briga. One su danas i goleme i silno naoružane (sl. 44).

XXI.

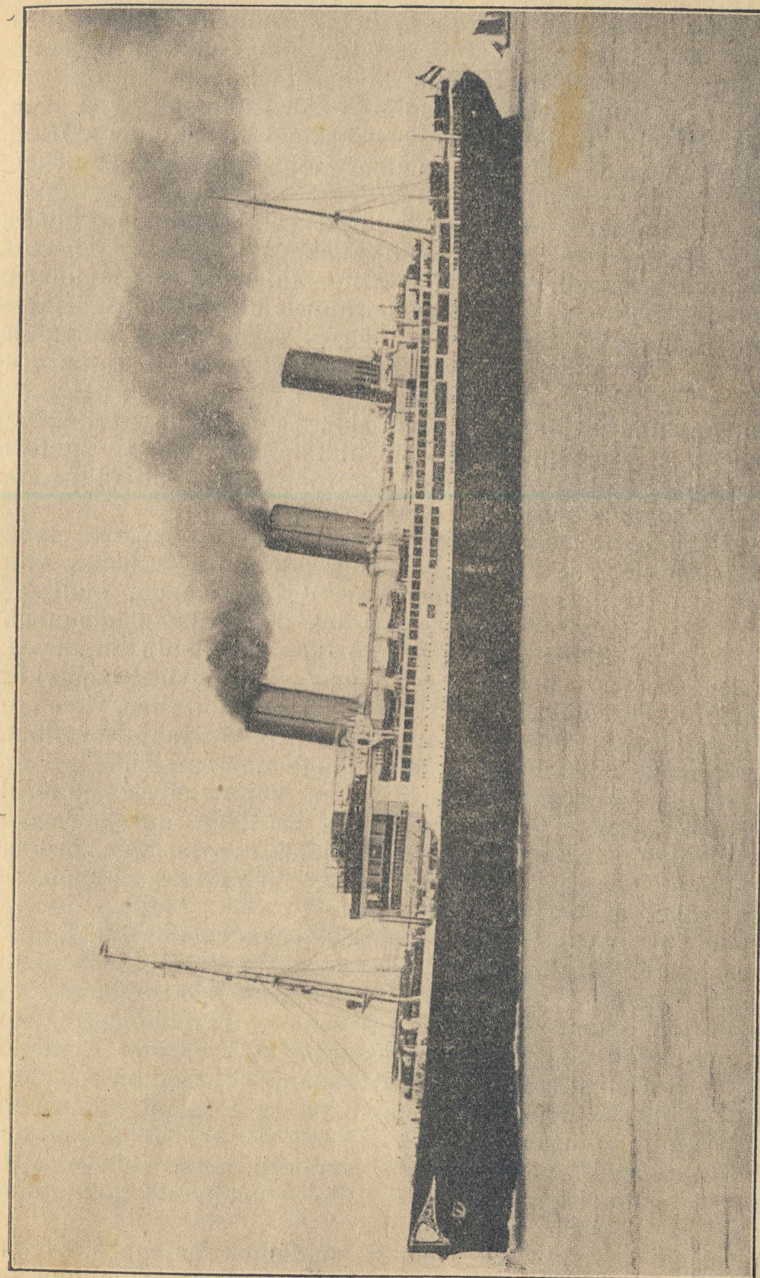
Zadnja katastrofa Španije na moru.

(G. 1898.)

Španjolska kolonijalna uprava bijaše još od doba Krištofa Kolomba najbolji primjer, kako se ne smije vladati nad narodima. Ta je uprava skrivila, što je Španija redom izgubila sve svoje goleme posjede na američkom kontinentu. Protiv nje bunio se neprestano i otok Kuba. Može se reći, da, od g. 1823 pa sve do 1898., na onom divnom otoku („Biser Antila") postojaše trajan ustanak, latentan ili otvoren. Najsilnije se javio g. 1895. Španija, mjesto da utiša taj ustanak koncesijama, dala je Kubancima osjetiti još jače svoju željeznu šaku. Nije uvažila opomene Clevelanda, predsjednika Sjevero-Američkih Udruženih država, ni kad je u studenomu 1896. savjetovao Španiji blagost, ni kad je u lipnju 1897. poslao u Madrid generala Woodforda, da posreduje za blaži postupak prema Kubancima.

Ratni brodovi Unije navlaš su izbjegavali kubanske luke. Ali 24. siječnja 1898. pristane, na veliko iznenađenje Španjolaca, u luci Havane sjevero-američka oklopnjača „Maine" (sl. 45.). Španjolci su to uzeli kao uvredu prema sebi, a za poticaj prema kubanskim ustašama.

Nesreća je htjela, da je, radi nerazjašnjene eksplozije, u noći 15. veljače ta oklopnjača poletjela u zrak. Tom je zgodom



Sl. 41. Superatlantik „Leviathan", nekoč „Vaterland", predan poslije rata od Nijemaca Udruženim Sjevero-Američkim državama. Prvi morski gorostas, od 50.000 tona, građen na turbine.

poginulo 266 američkih mornara. Javno mnijenje američko, i onako ogorčeno protiv Španije, izvede sada toliki pritisak na svoju vladu, da je ova 20. travnja navijestila Španiji rat.

Dok je na Kubi bjesnio ustanak, teška se buna javila i na Filipinskom otočju. Španija, udaljena osam hiljada milja od tog otočja, nije mogla da tu bunu svlada, a nije ni tu znala za druge mjere, osim onih željezne šake.

Kad je buknuo američko-španjolski rat, nominalno bijaše jednaka tonaža ratnoga brodovlja američkoga i španjolskog, kao i broj njihovih konjskih sila; ali, faktično, inferiornost Španjolaca bijaše golema. Njihova flota u evropskim vodama bijaše slabo ili nikako opremljena, dok brojna njihova eskadra u Filipinama predstavljaše više muzej pomorskih starina, nego li ratne jedinice.

U arsenalima španjolskim manjkalo je pak najvažnije: ne samo topovi za izmjenu, već i sama municija, i ugljen. Ljudski materijal bijaše doduše i brojan i pouzdan, ali nedovoljno izvježban, pogotovo u baratanju s artiljerijom.

Američka je flota naprotiv imala krasne, ponajviše nove brodove, opremljene u svakom pogledu najpotpunije. Jedan odio te flote nalazio se, pri navještaju rata u Hong-Kongu, pod zapovjedništvom Komodora Dewey-a, tek 600 milja od glavnoga grada Filipina, a sastojao se uglavnom od oklopljenih krstarica.

Dewey 24. travnja primi od svoje vlade ovu brzojavku: „Rat između Udruženih država i Španije je navješten. Krenite prema Filipinama. Ponajprije operirajte protiv španjolske flote. Uništite ili im zarobite brodove Postupajte najenergičnije".

U Manili, glavnom gradu Filipina, zapovijedaše admiral Montojo, kojemu ne preostade drugo do li da poreda svoje jedinice u jednom nizu pod zaštitu kopnenih utvrda, koje, prema tradicionalnom nemaru madridske vlade, bijahu vrlo slabo oboružane, a oskudijevahu svim i svačim.

U noći 30. travnja doplovi američka eskadra u dragu Manile. U dubokoj uvali, 13 kilometara daleko od Manile, bijaše arsenal i ratna luka Cavite. Tu je eto bila iznizana, pod efemernom zaštitom utvrda, španjolska eskadra. I sad se dogodilo nešto, što povijest pomorstva ne bilježi! Američani počnu s vatrom 1. svibnja u 5^h. Do 7^h 35^m bijahu već sve veće španjolske jedinice u plamenu, dok njihovi topovi nisu mogli ni da dosegnu američkih brodova. Zanimljivo je, da je od 7^h 35^m sve do 11^h 15^m Komodor dao svojoj momčadi, da se odmori i nahrani, a tad se nastavilo uništavanjem španjolskog brodovlja. Bilo je spaljeno i potopljeno svih jedanaest jedinica.

Američani su imali tek četiri slučajno ranjena čovjeka, dok su Španjolci imali 340 što mrtvih što ranjenih. Španjolci su

se borili lavski, za čast svoje zastave, kao tužne žrtve nehaja svoje vlade. S bitkom kod Cavite nestade španjolske zastave na krajnom Istoku, a Filipine ostadoše u vlasti Sjevero-Američana.

Zapovjednikom španjolske eskadre u Evropi bijaše priznati junak admiral Cervera, koji je ustrajno upozorivao svoju vladu na nedostatke u ratnoj mornarici. Vlada se nije obazirala na njegove vapaje, već mu je naložila, da ima krenuti s brodovljem put Kube. I Cervera krenu preko Atlantika, sučući tek $7^1/_2$ milja na uru! Nije imao dovoljno ugljena! On upravi svoje brodove prema Martinique, gdje su, prema uvjeravanju madridske vlade, imali da dočekaju njegovu eskadru veliki transporti ugljena. Eskadra je 9. svibnja bila 450 milja daleko od tog otoka. Cervera tada pošalje dva razarača prema otoku, da se izvijeste o razvitku rata i osvjedoče o toli nužnom ugljenu. Jedan od razarača nije radi velikih havarija u strojevima mogao ni ploviti, dok je drugi, povrativši se sa svoje misije, donio same porazne vijesti. Američani su, naime, držali blokiranu južnu obalu Kube od Cardenas do Cienfuegos; taj isti dan je dio njihove eskadre imao da bombarduje utvrde Puerto-Rica, a u Martinique ne bijaše prispio nikakav transport ugljena. Konačno je taj brod donio i vijest o uništenju španjolske eskadre kod Cavite. — Lako se je domisliti, kako su te vijesti djelovale na Cerveru. On razočaran krene put nizozemskog otoka Curaçao, u potrazi za ugljenom.

Čim je Cervera ostavio Martinique, stiže onamo 12. svibnja brzojavka bezglave španjolske vlade, kojom ga ovlašćuje, da se povrati u Španiju, „ako ne može da uspješno operira protiv neprijatelja".

Cervera tu brzojavku nije primio, a i da jest, ne bi mogao ni pomisliti da preplovi Atlantik bez ugljena! Ali je zato dobio brzojavke generalnih kapetana Kube i Puerto-Rica, koji su suglasno javljali: „Ako naša flota bude poražena, kod naših će se četa pojačati odluka, da se pobijedi ili pogine; ali, ako naša flota pobjegne, panika i revolucija su neizbježive".

Cervera, razočaran i u Curaçao, jer je dobio tek nešto malo ugljena, shvativši, da je napušten od svoje vlade, odluči, da se požuri u najbližu kubansku luku, prije nego li mu je zatvori neprijatelj, u nadi, da bi mogao onamo naći ugljena. I doista prispije sretno 19. svibnja u Santiago de Cuba, umaknuvši krstarenju američkih brodova. Čitava je Španija taj Cerverin uspjeh pozdravila kao nešto veličanstveno, dok je uistinu to bio početak nove grozne pomorske tragedije.

Uzak, plitak i krivudast kanal veže luku Santiaga s morem. Utvrde toga kanala imale su nekoliko starih topova, ali s neznatnom zalihom municije.

I kad je Cervera spustio sidra, tad su istom nastala razočaranja. Našao je nešto ugljena slabe vrste, ali ne bijaše načina, da ga brže ukrca. Rekvirirale se u gradu sve košare i košarice, tako da se je dnevno ukrcalo jedva 150 tona. Za kotlove i čišćenje strojeva trebalo je kakvih 600 tona slatke vode, a u luci su bila tek četiri „broda-cisterne“, od kojih je najveći mogao da nosi šest tona vode, a dnevno je mogao jedva da prevali dvaput udaljenost od brodovlja do obale.

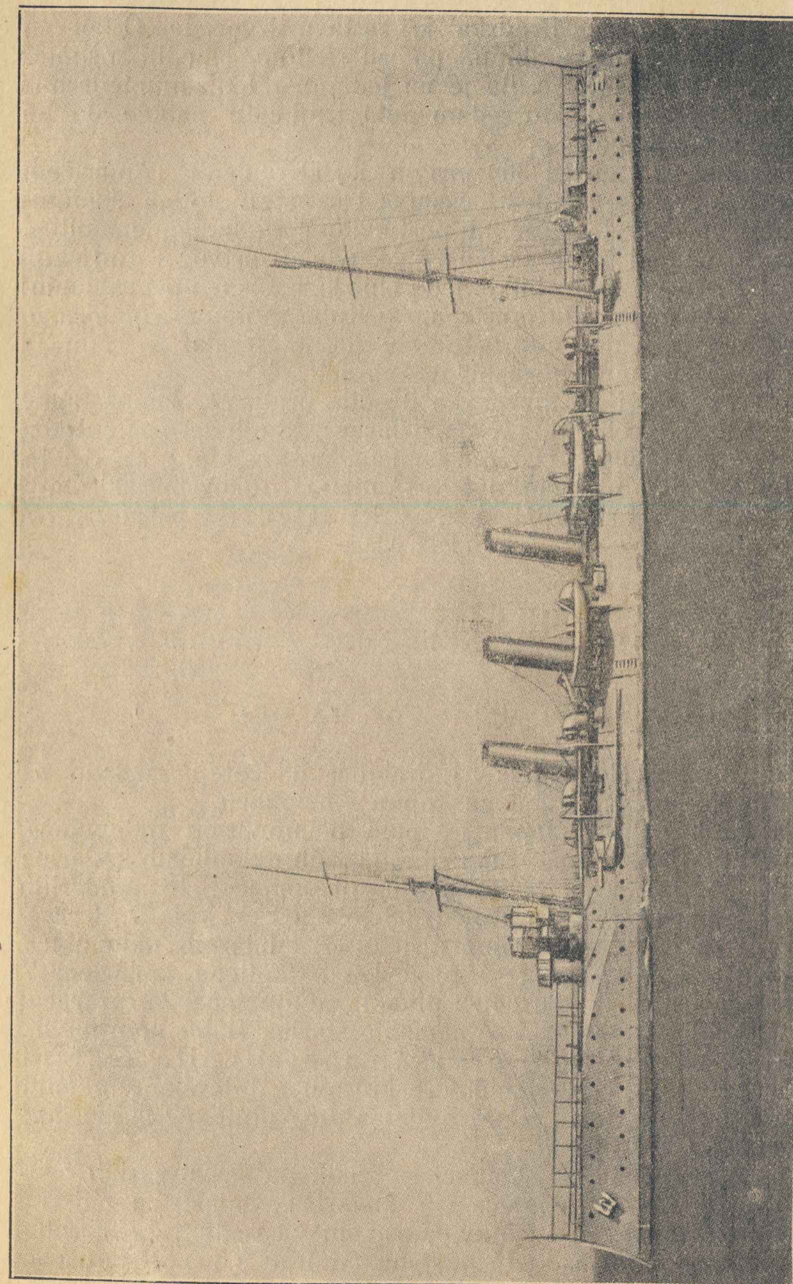
Tek sada najaviše iz Madrida pomoć! Iz Curaçao krenu 20. svibnja parobrod „Restamel“, krcat ugljenom, put Santiaga, ali su ga već 25. zarobili Amerićani baš pred Santiagom. Dne 22. svibnja javlja iz Martinique kapetan parobroda „Alicante“, da se nalazi u onoj luci krcat ugljenom; a 23. javlja parobrod „Alfonso XIII.“, da je prispio u Puerto-Rico, krcat ugljenom i živežem, ali se ni jedan ni drugi ne usudiše zaploviti slobodnim morem.

Cervera je uvidio, da će se luka Santiaga pretvoriti za njegovo brodovlje u pravu mišolovku, stoga odluči, da ostavi tu luku. Najprije odredi za to dan 24. svibnja. Ali, kako se na pojedinim jedinicama javljao sad jedan sad drugi nedostatak, odgodio je konačno izlaz iz luke na neizvjesno vrijeme.

Značajno je, da su istom poslije deset dana Amerićani doznali, da se Cerverina eskadra nalazi u luci Santiaga. Stoga je istom 2. lipnja šest američkih oklopnjača potpuno blokiralo luku Santiaga. Već 7. lipnja Amerićani iskrcaju prvi bataljun pomorske pješadije u Guantanamo, a 22. lipnja počne iskrcavanje ekspedicionog zbora od 13.000 ljudi u Daiquiri, dvadeset milja istočno od Santiaga. U tom zboru bijaše u svojstvu pukovnika Teodor R o o s e v e l t, koji bijaše dao ostavku kao tajnik za mornaricu, da aktivno sudjeluje u ratu. Tako je uz blokadu luke prijetila i navala s kopnene strane.

Položaj Cervere bijaše očajan. Zaliha je svaki dan bivala manja. Noću su moćni američki reflektori rasvjetljivali izlaz iz luke. Hrane je počelo nestajati. Ustaše su s kopna sveđ to jače pritiskali grad. Kad 1. srpnja dođe zapovijed iz Madrida, neka eskadra isplovi, Cervera je spremno posluša, te drugi dan u 8 sati zaleprša na admiralskom brodu španjolskom signal: „Izađite, prema izdanoj naredbi. — Živila Španija!“

Admiralski brod krene prvi. Taj dan su podržavale blokadu samo četiri američke oklopnjače i dvije oklopljene krstarice. Amerićani su na prvi mah bili iznenađeni, ali se brzo snađoše i sasuše toliku vatru na taj brod, da mu se na više mjesta javio požar. Topovi španjolski postadoše neuporabivi, a momčad je dobrim dijelom izginula. Tad Cervera sazove brodsko vijeće, koje odluči, da se brod nasuče, što se i izvelo kod rta Cabrera,



Sl. 42. „Amethyst“, prva ratna krstarica na turbine (s 3 slike).

šest milja od Santiaga. Brodska je zastava izgorjela. Ostali su brodovi doživjeli istu sudbinu, pa su redom slijedili primjer admiralskoga. Značajno je, da je na jednom od tih municija bila tako loša, da je trebalo do sedam puta izmijeniti naboje, da se konačno ipak odapne!

Španjolci su izgubili 360 mrtvih i 160 ranjenih. Američani su spasili iz mora sedamdeset časnika i šesnaest stotina španjolskih momaka, koje zarobiše, ali postupahu s njima najplemenitije. Američani su imali samo jednoga čovjeka mrtvog i jednoga ranjenog! Dakle, u dvije bitke: jedan mornar mrtav i pet ranjenih!

Kad je eskadra bila uništena, a Kuba potpuno blokirana, španjolskoj vojsci ne preostade več da se preda. — Tim je Španija izgubila zadnje posjede u Americi.

Da se pobijedi na moru, ne dostaje hrabrost, samozataja i svijest dužnosti. Treba i odnosna priprava. Sudbina španjolskog brodovlja nadahnula je čitavom svijetu poštovanje i sažaljenje, ali svojih kolonija u Pacifiku i u Antilama (oko 450.000 km²) Španija ne će nikad dobiti natrag. Posljedice poraza na moru ne dadu se lako ukloniti.

XXII.

Rusko-japanski rat na moru.

Radi pitanja Mandžurske i premoći u Koreji raspalio se g. 1904. rusko-japanski rat i na kopnu i na moru.

Početkom g. 1904. Japan je imao 6 modernih oklopnjača, od 12.500 do 15.440 tona svaka; 8 modernih oklopljenih krstarica od 7.700 do 9.700 tona: dvije starije oklopnjače; 18 modernih zaštićenih krstarica; 20 razarača; 58 torpiljarka I. i 27 II. razreda. Rusi su imali na krajnom Istoku 7 modernih oklopnjača od 10.960 do 12.900 tona; 4 moderne oklopljene krstarice; 7 modernih zaštićenih krstarica; 2 oklopljene topnjače; 25 razarača; 14 torpiljarki I. razreda i 7 malenih starih, slabo uporabivih.

U tom su ratu flote prviput upotrijebile bežični brzojav. — Japanci su imali više krasnih i dobro opremljenih baza, dok su Rusi imali samo dvije: Port-Arthur i Vladivostok u razmaku od 1170 milja.

Dne 3. veljače 1904. Japanci su znali, da se 26 ruskih brodova, između tih 7 oklopnjača i 5 krstarica, nalazi na sidrištu ispred Port-Arthura, pod zapovjedništvom vice-admirala Starcha. Japanskom je flotom zapovijedao vice-admiral Togo. Njegova se flota nalazila u južnoj Koreanskoj luci Mokpo.

Togo otplovi 7. veljače da potraži Ruse. U noći između 7 i 8. veljače more je bilo silno uzburkano; ali je drugi dan bio nada sve lijep, a more mirno. U suton 8. veljače Japanci su bili 60 milja daleko od Rusa, a da ovi nisu toga ni slutili. U 6 sati na večer admiralski brod japanski dade signal: „Potopite neprijateljsku eskadru“!

Japansko brodovlje zaplovi, ali lagano, jer je namjeravalo navaliti na Ruse istom u 11 sati noći, kad je mjesec imao da zapane.

Rat nije bio naviješten. Nekoji tvrde, da je te noći znatan broj ruskih časnika bio na kraju, bezbrižno se zabavljajući u stanu admirala Storcha.

Japanci navale nenadano silurima, ali sa slabim uspjehom. Rusi vele da su na dva silura, koji ne eksplodiraše, našli netaknutu t. z. iglu sigurnosti. Ta igla imade zadaću, da spriječi eksploziju, dok se silurom barata, prije nego li se lansira. Ruski su brodovi bili tek neznatno oštećeni; ali, da su siluri imali više sreće, moglo je te noći, bez navještaja rata, doći do odlučne bitke. Togo je, poslije navale silurima, krenuo sa svojim oklopnjačama, da potopi, kako je on sigurno računao, već havarirane ruske brodove, ali se ovi već bijahu povukli u luku, te su na japansku vatru slabo uzvraćali. Japanci taj dan izgubiše 3 časnika, 1 mornara mrtvog, 11 časnika i 46 mornara ranjenih. Rusi pak izgubiše 9 mornara mrtvih, 2 časnika i 51 mornara ranjenih. Drugi su dan potopljene u luci Čemulpo na Koreji dvije ruske krstarice, zajedno s jednim poštanskim ruskim parobrodom.

Rusi tad posiju naokolo poluotoka Kuantunga mnoštvo torpeda, osobito pred položajima, na kojima su se mogli iskrcati Japanci. Na te torpede prvi nabasa ruski parobrod „Jenisej“, koji poleti u zrak s 4 časnika i 92 momka.

Japanci odluče, da pod svaku cijenu zakrče Rusima izlaz iz luke Port-Arthura. Taj izlaz, odnosno ulaz, bijaše doista uzak. U tu je svrhu u noći od 23. veljače flotila torpiljarka dopratila pet starih trgovačkih parobroda, krcatih kamenjem i eksplozivom, a na njima 77 dobrovoljaca, koji se bijahu zavjetovali, da će taj naum ostvariti, makar svi poginuli. Pod večer 24. ta neobična flotila bijaše već blizu Port-Arthura. Ruski su ih projektori u pravi čas otkrili, i sve redom potopili, tako da je odmah drugi dan isplovilo iz luke nekoliko ratnih ruskih brodova, da pokažu Japancima, da im se poduzeće sasma izjalovilo.

Zapovjedništvo u Port-Arthuru preuze 8. ožujka 1904. vice-admiral Makarov. Iduće noći flotila japanskih razarača približi se ulazu u luku, i položi nekoliko torpeda s automatskim sidrom, da time blokiraju luku. Ti razarači sastadoše na povratku nekoliko ruskih, zametnuše okršaj i Rusi moradoše uzmaknuti, uz

gubitak jednog razarača. Makarov je sad svaki drugi dan izlazio s eskadrom iz luke, ne bi li navabio Japance na bitku u blizini kopnenih utvrda, dok je Togo nastojao da namami Ruse na pučinu, pa da se onamo ogledaju.

Japanci se ponovno osvjedočiše, da treba svakako zakrčiti luku Port-Arthursku. U tu se svrhu pojave 27. ožujka, oko 2 sata u noći, u blizini te luke četiri parobroda, svaki po 2000 tona, sa zadaćom, da potonu na ulazu. Ali i sada ih otkriju ruski projektori, pa ih dvije topnjače i jedan razarač potope, prije nego li su mogli da uniđu u kanal, koji je vodio u luku.

U noći 11. travnja Japanci posiju pred Port-Arthurom nekoliko mina i nekoliko nizova torpeda. Drugog jutra, 12. travnja, admiral Makarov isplovi na admiralskom brodu „Petropavlovsk" s još tri oklopnjače i tri zaštićene krstarice. Kad su ih ugledale japanske krstarice, povuku se na pučinu, ali ujedno radiogramom obavijeste japanske oklopnjače, koje su se držale sakrite u magli. Tada ove krenu „svom parom", da se sjedine s razaračima i da prinude Ruse na bitku. Kad se je magla raspršila, Makarov odmah shvati, da je neprijatelj premoćan, i stoga krene na povratak. I kad mu je brod bio tek dvije milje daleko od luke, najedared se nagne i potone, dok je eksplozija odjeknula poput groma. „Petropavlovsk" (sl. 46.) potonu u same dvije minute. Kad se dim razišao, virili su iz mora tek vršci njegovih jarbola. Bit će da je nabasao na jedan od nizova torpeda, koji su redom svi eksplodirali. Na istom je brodu bio i slavni ratni slikar Vereščagin, koji je tad poginuo s čitavim glavnim stožerom, i k tomu 550 ljudi, časnika i mornara. Spasila su se tek dva časnika, između tih zapovjednik broda, i još 85 ljudi. Gubitak Makarova bijaše velik udarac za Rusiju. I sami Japanci odaše počasti njegovoj uspomeni.

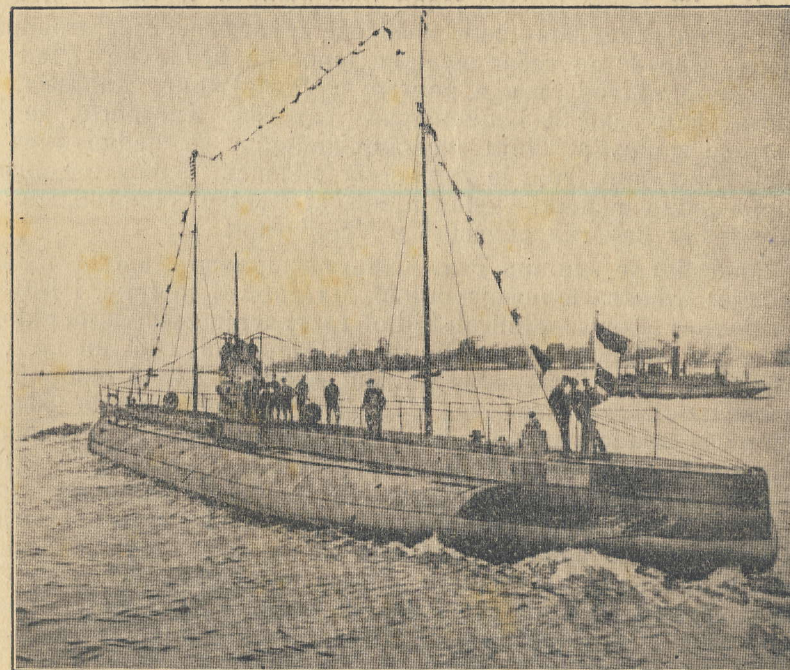
Kad je krajem ožujka popustio led, isplovi iz Vladivostoka nekoliko brzih krstarica, tri oklopnjače i par topnjača, potapljajući redom japanske trgovačke i prijevozne brodove. Tako 26. ožujka ulove Rusi parobrod sa 17 časnika, 20 vojnika, 65 mornara i 81 kulija; 5 časnika i 74 čovjeka od tih ne htjedoše se predati. Tada Rusi lansiraju protiv broda silur. A Japanci, kliknuvši prije toga triput „hurra" svome caru, počine odmah svi „harakiri"!

Japanci pokušaju 3. svibnja i po treći put zakrčiti ulaz u luku Port-Arthura, i opreme za to 12 parobroda. Uspjeh nije mogao da ih zadovolji, pa se stoga okaniše daljnih sličnih pokušaja.

Mjeseca svibnja kao da je sreća napustila Japance. Kako su Rusi posijali mnoštvo torpeda i mina, to je 12. svibnja jedna njihova torpiljarka nabasala na minu i potonula za sedam mi-

nuta; 14. odleti im u zrak jedna krstarica, a 15. izgube krasnu krstaricu „Yošino", (sl. 39.), koju je, nekoji vele, probušila, u magli, jedna njihova vlastita oklopnjača. Od momčadi poginuše 368 momaka, dok ih se je tek 90 spasilo. Oklopnjača pak „Hatsuse", u razmaku od pola sata, nabasa na dvije mine i potonu s 495 ljudi, dok ih se 300 spasilo. Isti dan izgubiše i oklopnjaču „Yašima" (sl. 47.).

Idućih tjedana Japanci izgube, nabasavši na mine, nekoliko



Sl. 43. Njemačka trgovačka podmornica „Deutschland".

torpiljarka, jednu malenu krstaricu i jednu stariju oklopnjaču. Ali i Rusi izgubiše s istoga uzroka 16. ožujka jedan razarač, 4. lipnja drugi, 18. kolovoza jednu topnjaču, a 24. opet jedan razarač. I eskadra vladivostočka izgubi koncem svibnja krasnu zaštićenu krstaricu „Bogatyr". Tu je eskadru vodio vice-admiral Bezobrazov, nastojeći da presiječe Japancima vezu s kopnenom vojskom. Tako naiđu 15. lipnja ruske krstarice na tri velika trans-

portna parobroda. Jedan se poslije topničke vatre predao, drugomu je uspjelo da umakne, dok je treći „Hitaki“ odbio poziv za predaju. Na njemu se nalazilo oko tisuću vojnika i časnika carske japanske garde. Svi su ti stoički poginuli, uzvraćajući svojim puškaranjem na brzometne velike ruske topove. Agoniju tog parobroda Rusi su hotimice produljivali, sipajući na njegovu palubu nebrojene sitne granate, koje su svojim eksplozijama napunjale mrtvacima i ranjenicima čitavi brod, dok su ga mogli jednostavno lanciranjem jednoga silura potopiti.

Dne 23. lipnja isplove ispod Port-Arthura 6 ruskih oklopnjača, jedna oklopljena i četiri zaštićene krstarice s deset torpednih čamaca. Oko 8^h na večer ugledaju japansko brodovlje, i tad se Rusi s nepojmljivog razloga povrate u Port-Arthur. Naprotiv je eskadra vladivostočka uznemirivala japanske transporte, te je 20. srpnja zaplovila Tihim oceanom, zadržala se tjedan dana u blizini Yokohame, gdje je zaplijenila njemački jedan parobrod, potopila jedan engleski, jedan njemački i jedan japanski, te se 1. lipnja bez havarija povratila u Vladivostok.

Međutim je sudbina Port-Arthura s kopnene strane bivala sve kritičnija. Eskadra tamošnja odluči, da napusti tu luku, i isplovi 10. kolovoza. Kontre-admiral Vithof razvi svoju zastavu na oklopnjači „Cesarević“ (sl. 48.). Admiral izvjesi signal, da im je cilj Vladivostok. Togo brzo sabere svoju eskadru, i to 6 oklopnjača s mnoštvom manjih brodova. U $17{,}45^h$ poče vatra s obje strane. Najgore su stradala oba admiralska broda „Mikasa“ i „Cesarević“, na kojem je poginuo i admiral Vithof. Kad je „Cesarević“ signalizirao, da je zapovijed prešla na admirala kneza Uhtomsky, koji bijaše na oklopnjači „Peresvijet“, nastade među Rusima zbrka, kao kod Talijana pod Visom, i Japanci su sad mogli udobnije iz manje udaljenosti da gađaju. „Peresvijet“ izgubi jarbole i električne naprave, i ne znajući, kako da signalizira, izvjesi signal: „Slijedite me“. I povrati se u Port-Arthur s 4 oklopnjače i jednom krstaricom. „Cesarević“ umakne u neutralnu njemačku luku Kiao-Čao; umakle su i dvije zaštićene krstarice „Askold“ i „Diana“, prva u Šangaj, druga u Saigon. I tri ruska razarača dospješe konačno u Kiao-Čao.

Istog dana, kad je isplovila eskadra iz Port-Arthura, isplovi i ona iz Vladivostoka, da potraži Japance. I dođe do okršaja, u kojem su obadvije strane stradale. Konačno bude jedna ruska oklopnjača potopljena, tako da su se samo dvije povratile u Vladivostok.

U prosincu počeše već obice kopnenih baterija padati u luku Port-Arthura. Tim je položaj ruske eskadre postao očajan. Svoje lijepe brodove potopiše sami Rusi. Port-Arthur pade 2. siječnja 1905. Od 25 razarača deset ih se spasilo u neutralnim lukama.

Uza sve to niti su se Rusi priznavali poraženima, niti su Japanci mogli mirno počivati na lovorima. Trebalo je da se još jednom jedni s drugima ogledaju u **odlučnoj bitci na moru!**

* * *

Do te odsudne bitke došlo je konačno u glasovitim po njoj Ćušimskim Vratima. Tu je bitku očekivala pozornost čitavog svijeta; a svi trijezni predviđahu, da će njezin svršetak biti za Rusiju negativan.

Na jednoj strani bijaše narod, koji nije brojio ni trećinu žiteljstva Rusije, ali narod otočki, rođen pomorac, i k tomu do fanatizma oduševljen za tu borbu; narod, koji se za tu borbu bijaše i pripremio, koliko je bolje znao i mogao; narod, koji je duboko shvaćao svu golemu važnost konačnoga svršetka te borbe za svoju budućnost. Na drugoj strani bijaše kontinentalna evropska država, najveća i po opsegu i po broju pučanstva, ali koja nije nikad znala shvatiti važnost mora, kako treba. U toj se državi sveudilj smatralo, da u pomorskoj hijerarhiji prva mjesta pripadaju ljudima iz boljarskih rodova. Carizam, koji je u ratovima protiv Tatara i Turaka uvijek pokazao energiju, da joj se svijet divio, bijaše sad bez svake odlučnosti, skoro apatičan. Građanski je stalež bio nekud ravnodušan, a demokracija sumnjiva; dok su demagozi, naravski, željkovali žuđeni čas, da na grbači naroda uzmognu u mutnome loviti. Ne bijaše pak bez utjecaja ni ta okolnost, što Rusija predstavljaše u većem dijelu konglomerat različnih potlačenih naroda i različnih religija, kasta, a sve zadojeno mržnjom protiv države. Uza sve to izbila je i ta okolnost, uvijek, pogotovo u ratu, opasna, da su Rusi maloga Japanca prezirali, ni ne sanjajući, da bi on mogao da pobere konačne lovorike i da, on, prezreni protivnik, prisili veliku Rusiju na ustupke!

* * *

Rusija je imala u Baltičkom moru ratno brodovlje, koje bijaše svakako moćnije od japanskoga. Ta je flota imala da otplovi u krajni Istok, da potuče Japance, da postane gospodaricom mora i da presiječe svako opskrbljivanje japanske vojske u Mandžurskoj. Tako bi s pobjedom na moru bio dobiven i kopneni rat u Mandžurskoj.

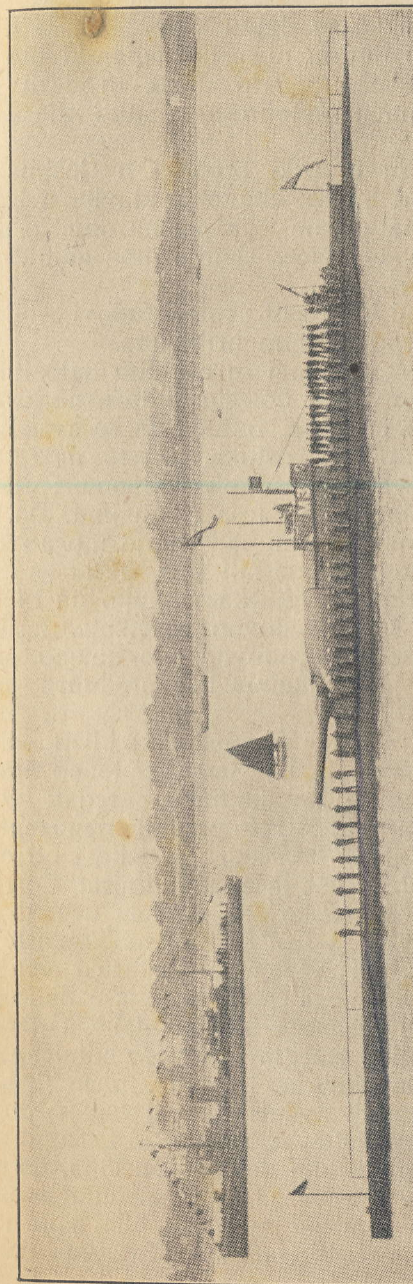
Ali tu su bile na putu silne poteškoće. Od Libave do Vladivostoka udaljenost iznosi 12.405 morskih milja. K tomu je na baltičkom brodovlju trebalo stvoriti **sve**, jer ništa ne bijaše

spremno. Ne bijaše ni dovoljno momčadi, pa su uzeli i mornare s crnomorske flote, kao i one s parobroda na Kaspijskom moru. Ne bijaše dovoljno ni časnika ni osoblja kod strojeva.

Tako je to opremanje brodovlja potrajalo prvih devet mjeseci rata, te je istom 15. listopada 1904. krenuo dio te flote iz Libave. Sastojao se od 11 oklopnjača, 3 oklopljenih krstarica, 6 zaštićenih krstarica i 12 razarača. K tomu je ruska vlada nabavila u Njemačkoj i u samoj Rusiji nekoliko velikih brzih parobroda ukupne nosivosti kakvih 100.000 tona. Ti su parobrodi dobili topove, da mogu služiti kao krstarice. Osim toga unajmi Rusija mnoštvo drugih parobroda: najviše njemačkih i engleskih, pa nekoliko francuskih i par naših hrvatskih „slobodne plovidbe". Ti su imali prevoziti ugljen i živež, te su bili opredijeljeni kao „plivajuće baze" za pojedine odsječke plovidbe. Ti su imali dakle da dočekivaju carsku flotu naokolo Afrike i Azije. Hrvatskim je parobrodima bilo povjereno, da, krcati ugljenom, nastoje umaknuti japanskim jedinicama, i prispjeti u Vladivostok. Jedan od tih naših parobroda Japanci uloviše, dok im je drugi sretno umaknuo u Vladivostok. Ulovljeni parobrod bude proglašen „dobrim plijenom". Naše časnike i momčad Japanci interniraše u Hakodate, gdje su se mogli slobodno kretati i gdje se je s njima najljepše postupalo, dok sam parobrod dobi japansko ime i bude uvršten u japansko brodovlje.

Nije dakle čitava ruska flota krenula najedamput iz Libave. Najveći su brodovi krenuli prvi da obiđu Afriku, dok su ostali isplovili mnogo kasnije, a prošli su Sueskim kanalom, da se sastanu s prvima u dalekom Istoku. Na prvim brodovima imala se je predugačka plovidba iskoristiti za poučavanje i vježbanje momčadi.

Vrhovnim zapovjednikom ruskog brodovlja bijaše admiral Roždestvenski, odvažan i energičan pomorac, ali je lako gubio prisutnost duha. Smjer plovidbe, koji on bijaše propisao u Sjevernom moru, vodio je preko Dogger-Banka, a to bijaše jedna od točaka, gdje su se dnevno sastajali mnogi ribarski engleski parobrodići. Uopće je nepojmljivo, kako se je moglo velikoj jednoj eskadri propisati da prođe krajem, gdje je bio dnevni ribolov od mnoštva inostranih parobrodića. Kako je japanska avet neprestano bila pred očima ruskim mornarima, kad je ruski brod „Kamčatka" vidio u svojoj blizini, u noći, mnoštvo tih parobrodića, misleći, da su to japanske torpiljarke, stade pucati iz topova i odasla admiralu u $20^h 40^m$ radiogram: „Torpiljarke nas napale sa svih strana". I na admiralskom brodu zavlada panički strah. Admiral odmah signalizira čitavomu brodovlju „neka straže podvostruče svoju budnost radi eventualnih torpiljarskih navala". Smetenost kod Rusa bila je sad tolika, da nisu ni pomišljali, da



Sl. 44. Engleska podmornica s topom od 12 palaca na palubi.

torpiljarke nikako ne mogu prevaliti put od 12.000 milja, od Japana do Dogger-Banka, i da taj put ne može prevaliti nijedan brod na svijetu neopažen, jer ne može ponijeti sa sobom toliko ugljena, a kamo li malene torpiljarke, koje su, pogotovo prije 29 godina, bile i po imenu i po veličini pravi torpedni čamci. I tako, kad je jedan engleski ribarski parobrodić-vodič izbacio običajnu zelenu raketu, stanu nekoji ruski brodovi, u ludom strahu, sipati vatru iz topova, te poubijaju i izrane mnogo nedužnih engleskih ribara. Dakako da su Rusi poslije nekoliko minuta uvidjeli svoju golemu pogrješku, pa je odmah izdan na admiralskom brodu signal: „Ne pucajte na ribare". Jedno obraničko povjerenstvo sastalo se odmah u Parizu, da riješi taj incident između Engleske i Rusije, i ova je morala da plati ribarskim obiteljima velike odštete.

Absurd na Dogger-Banku jedinstven je u povijesti pomorstva! On odaje i psihu ljudi na tom brodovlju.

Poslije dugih sedam mjeseci plovidbe oko rta Dobre Nade i prilične stanke kod Madagaskara, glavna se ruska flota mjeseca svibnja sjedinila s onom, što je kasnije isplovila i prošla Sueskim kanalom. Međutim

su Japanci imali dovoljno vremena za sjajnu pripremu, da dočekaju Ruse. Dok je i brodski i ljudski materijal japanski bio u potpunom redu, kod Rusa je sve bilo vrlo slabo. Brodska se stega podržavala kod njih s pomoću samokresa, a nitko nije vjerovao u uspjeh.

U zoru 27. svibnja uniđu prvi ruski brodovi u Ćušimska Vrata s južne strane, a u 11 sati bijaše čitavo brodovlje u tom kanalu. Japanske su ih krstarice držale izdaleka na oku, te su, bez ikakove smetnje, brzojavom bez žica, slale svome admiralu sve potrebne vijesti.

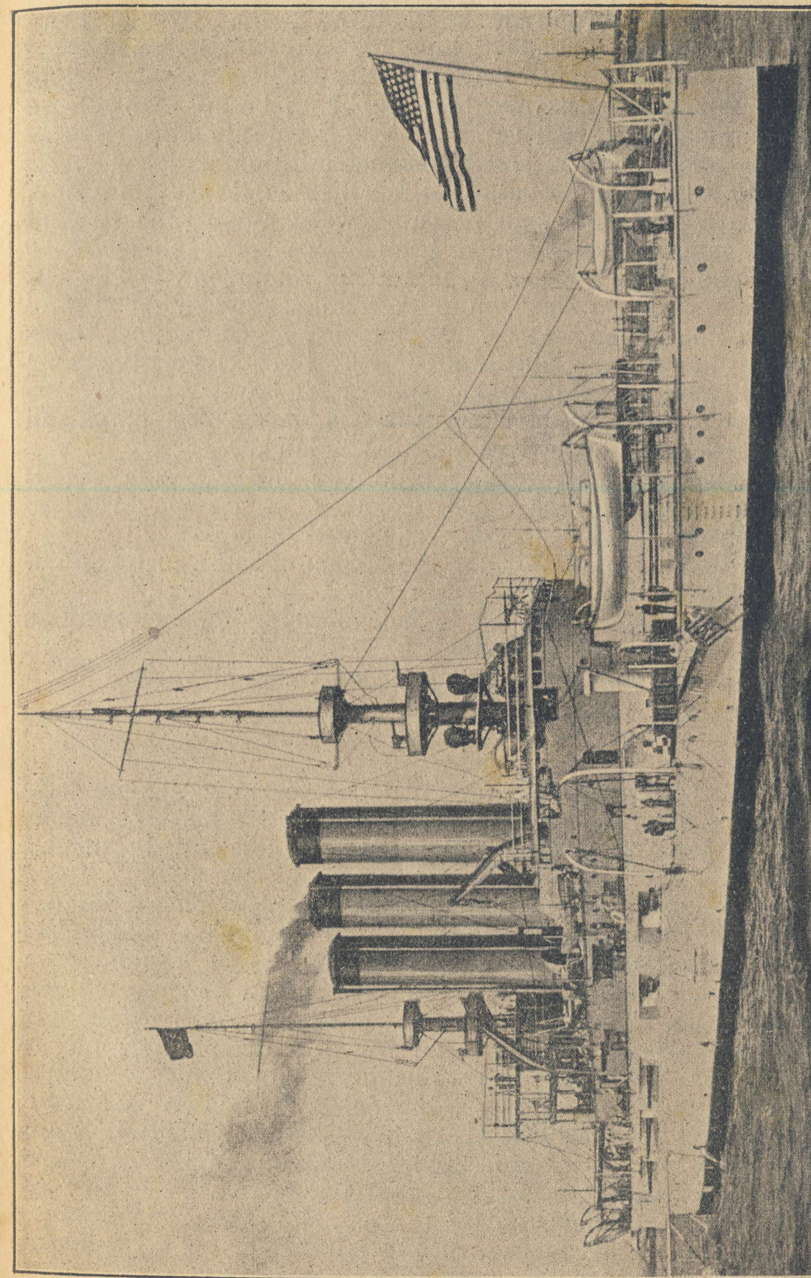
Admiral Togo rasporedi već u 10 sati svoje brodovlje tako, da prisili Ruse na bitku u najnepovoljnijim prilikama.

Admiral Roždestvenski, pokoravajući se carskim nalozima, ali možda još više pod utjecajem svoga bolesnoga duševnog raspoloženja, kako mu je ponestalo energije, odluči, da se svakako probije kroz Ćušimska Vrata put Vladivostoka, mjesto da je to pokušao kroz Čugarski tjesnac, između otoka Nipona i Jesa, ili pak kroz Laperouse-ov tjesnac između Jesa i Sahalina. Da je zaplovio Ćušimskim morem barem desetak sati ranije, mogao bi, zaštićen maglom, preploviti njegov najopasniji dio, a da ga Japanci ni ne napadnu, pogotovo ne torpiljarkama, tako da bi se u doba, kad se magla u onom kraju redovno raspršuje, našao na pučini, gdje su prilike za njegovo brodovlje bile daleko povoljnije, nego li u Tijesnu, gdje je Japancima bio predobro poznat svaki pedalj mora i obale.

Istom oko 12^h 30^m obje su armade dospjele tako blizu jedna drugoj, da su bile potpuno vidljive. Togo je tada već točno znao, kolika je snaga Rusa, i kakov je njihov taktički poređaj; dok Roždestvenskomu glede Japanaca bijaše sve to potpuno nepoznato.

Japansko se brodovlje sastojalo od četiri divizije i od eskadrile razarača. Na čelu prve divizije bijaše sam admiral Togo, a imao je četiri oklopnjače i dvije krstarice; na čelu druge divizije bijaše admiral Kamimura, sa šest oklopljenih krstarica; treću je vodio admiral Dewa: pet zaštićenih krstarica velike tonaže; četvrtoj: šest krstarica drugoga razreda, bijaše na čelu admiral Uriu; dok je eskadrila razarača bila dodijeljena prvoj i drugoj diviziji zajedno s nekojim starijim ratnim jedinicama.

Ta je armada mogla sva da plovi sa 16 milja, pače druga i treća divizija i sa 18, podržavajući uvijek taktički red. Topovi su japanski nosili za jednu petinu dalje od ruskih, a da se ni ne spomene, da im je opskrba municije bila daleko izdašnija, da su japanski telegoniometri (delikatne sprave za mjerenje udaljenosti i kutova), bili uopće bolji, da je brodska momčad bila bolje izvježbana, i da su duhovi bili doista saturirani sviješću o konačnoj pobjedi.



Sl. 45. „Maine", oklopnjača S. A. Država, povod američko-španjolskom ratu g. 1898.

I rusko se je brodovlje sastojalo od četiri divizije. Prvu — četiri nove posve jednake oklopnjače, — predvodio je vrhovni zapovjednik admiral Roždestvenski; drugoj — također velike četiri oklopnjače vrlo različite i po tipu i po brzini — bijaše na čelu admiral Fölkersham. Ovaj je admiral umro putem, 23. svibnja, ali njegovi su smrtni ostanci bili još uvijek na njegovu brodu, i njegova se zastava još uvijek vijala na tom brodu, tako da za tu smrt nije znao ni sam admiral Nebogatov, koji je, za slučaj smrti Fölkershamove imao da preuzme zapovjedništvo druge devizije. Treću diviziju, opet četiri oklopljena broda različnog tipa i male brzine, vodio je netom spomenuti admiral Nebogatov; dok je na čelu četvrte divizije — četiri nove, zaštićene i brze krstarice — bio admiral Enkwist. Ovim divizijama treba dodati nekoja posebna odjeljenja, i to: devet razarača, dva vrlo brza izvidnička broda, dvije starije krstarice, šest pomoćnih krstarica, šest teretnih parobroda i dva bolnička.

Taktička vrijednost ruskog brodovlja bijaše prema vrijednosti japanskoga, po prilici, onakova, kakova bijaše ona austrijske flote pod Visom g. 1866. prema vrijednosti talijanske.

Ali se Roždestvenski nikako nije mogao nadati uspjehu admirala Teghetthoffa pod Visom.

A nevjerojatno bijaše, da bi mogao zadati Japancima toliko gubitaka, da bitka ostane neodlučna.

No ruski je admiral svakako mogao umanjiti poraz.

* * *

Bitka u Ćušimskim Vratima razvijala se u tri glavne faze.

U prvoj fazi, od 13^h 30^m do zapada sunca dne 27., borile su se skoro same oklopnjače, po prilici iz šest hiljada metara udaljenosti.

I jedni i drugi brodovi bijahu poredani paralelno u jednom nizu. Taktična brzina japanskih bijaše 16, a ruskih oklopnjača 10 milja. Nadmoć japanskog topništva očitovala se odmah, jer je jedna od ruskih oklopnjača potonula već nakon pedeset minuta, dok su se još tri druge morale povući iz bojnog reda, jedno radi važnih popravaka, a onda da se ugase na njima nastali požari (sl. 49.). Treba istaći i to, da su Rusi prvi otvorili vatru iz udaljenosti od 9000 do 10.000 metara. Japanci nisu odmah uzvraćali; čekali su da se više približe neprijatelju; ali tad započeše svoju vatru mirno i precizno. I čim su više smanjivali udaljenost, vatra sa japanskih brodova postajala je sveđ poraznija, dok se je ruska vatra radi slaba gađanja premalo osjećala. More je bilo uzburkano, pa je i to uzrokovalo smetnje ruskim topnicima, dok su japanski, u toliko mjeseci ratovanja, tomu bili posve privikli.

U toj fazi bitke japanske su torpiljarke izvele dvije navale. Poslije druge navale admiralski brod Roždestvenskoga bijaše već toliko oštećen, da se je ranjeni admiral, sa svojim glavnim stožerom, prekrcao na jednu torpiljarku, s koje je prešao, kad je sunce zapalo, opet na drugu, koja se zvala „Bjedovi".

Pri kraju ove faze, od 17^h do 19^h, spustila se magla. Tad treća japanska divizija zaštićenih krstarica navali zajedno s nekoliko torpiljarki na četvrtu rusku diviziju, i na teretne brodove, te potopi četiri pomoćne krstarice i zarobi oba bolnička broda.

U čitavoj prvoj fazi nijedan linijski brod japanski nije uzmaknuo iz bojnog reda, niti su Togove oklopnjače pretrpjele kakvu havariju.

Kad je Roždestvenski ostavio svoj admiralski brod, preuzeo je Nebogatov zapovjedništvo, u 17^h 30^m, nad čitavom ruskom armadom, i odmah naredio, da se brzinom od 12 milja krene prema Vladivostoku. Ali, između 18^h i 20^h potonuše mu tri najveće nove oklopnjače, dok je oko 19^h admiral Enkwist ostavio bojište sa svoje tri nove brze zaštićene krstarice i krenuo prema jugu, ravno put Manile. Jedna oklopljena krstarica i još dva razarača krenu po vlastitoj odluci put Vladivostoka, dok se je ostalih sedam razarača raspršilo. Oklopnjača „Car Aleksandar III." prevrnula se na nepojmljiv način i potonula s kobilicom u zraku.

U prvoj fazi bitke Rusija je izgubila četiri oklopnjače, četiri pomoćna i oba bolnička broda, koja joj zarobiše.

Kad je sunce zapalo, japansko se brodovlje povuklo prema zapadu, da ostavi slobodno polje torpiljarkama, koje su imale da razviju noćne navale.

* * *

Druga se faza bitke razvila doista u noći, između 20 i 24 sata, nedaleko sjevero-istočne Ćušimske obale. Nišan bijaše brodovlje, što je po nalogu Nebogatova uzmicalo u Vladivostok. To bijahu jedna nova i dvije starije oklopnjače, tri oklopljene i dvije zaštićene krstarice. Na te brodove navališe torpiljarke, koje dotle ne sudjelovahu u kreševu, a držale se u zakloništu. Bijahu razdijeljene u skupine. Jedna je navalila sa sjevera, druga sa sjevero-istoka, treća s istoka, četvrta s jugo-istoka, a peta s juga. One prisiliše pet ruskih brodova da krenu prema obali, ne bi li im uspjelo da se nasuču; no ovi potonuše prije, a Japanci su spasili oko tisuću njihovih mornara. Zaštićenu krstaricu „Svjetlanu" potopi junački njezin zapovjednik na očigled dvaju japanskih brodova, koji su je pozvali da se preda. Jedna oklopljena krstarica odolijevala je navalama i proganjanju, dok nije njezinu zapovjedniku uspjelo da je nasuče na obali Koreje. Torpiljarka,

na kojoj bijaše Roždestvenski sa svojim stožerom, predala se 28. svibnja u 16^h jednoj japanskoj torpiljarki, koja ju je odvela u Sasebo.

Japanci ipak izgubiše tri torpiljarke, koje su potonule; dok su nekoje, kao i neki razarači, pretrpjele znatnih havarija.

Treba istaknuti, da su Japanci tako smiono navaljivali i svojim brodovima dolazili tako blizu Rusima, da ovi često nisu mogli ni da upotrijebe svoje topove.

* * *

Treća faza počela je u 2^h 28. svibnja, kad je potopljena oklopnjača „Navarin“.

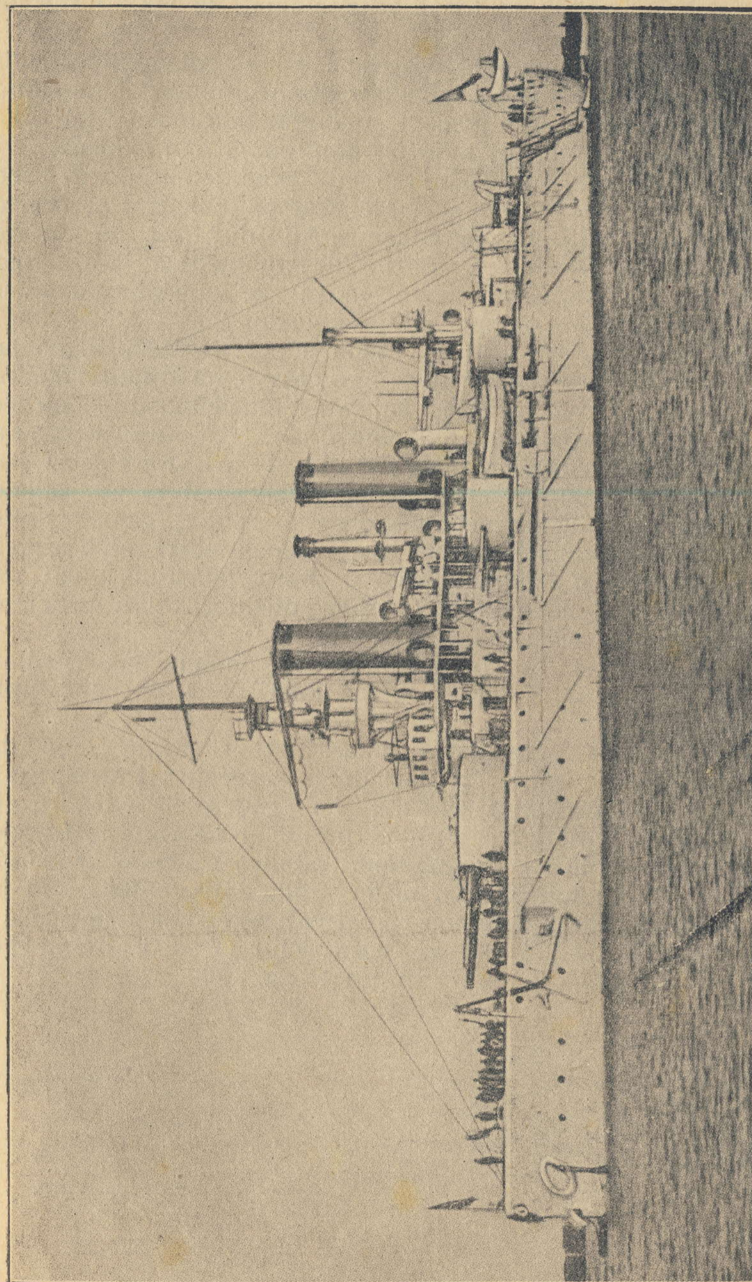
Magla, koja je prvi dan gotovo cijelo vrijeme vladala, počela se raspršivati. U 5^h 20^m krstarice jave Togu, da su ugledale neprijateljsko brodovlje i naznače mu, kojim smjerom plovi. Togo odredi sve da ga zaokruži, što je bilo izvršeno do 10^h 30^m. Nebogatov je tada još imao pet oklopnjača. Jedna od tih umače svojom znatnom brzinom put Vladivostoka, kamo ne dospije, jer ju je zapovjednik nasukao u Vladimirovoj dragi.

Ostale četiri oklopnjače predadu se, s obzirom na golemu premoć neprijatelja, čim su Japanci počeli da pucaju. Kakve su prilike vladale na tim brodovima, dovoljno razjašnjuje činjenica, što se je na jednomu od njih, i to baš na oklopnjači „Orel“, prvi dan bitke desilo više divljačkih prizora; bacali su u more svoje vlastite ranjenike! Ta divizija nije dulje vremena uopće znala, ni gdje se nalazi! Na njoj bijaše u većini mornarski elemenat s crnomorske flote.

Istoga jutra, u 11^h, uništena je „Svjetlana“, zaštićena ruska krstarica i jedan razarač. Malenu oklopnjaču „Admiral Ušakov“, kad su je dvije japanske krstarice pozvale da se preda, a ona ne htjede, potope Japanci. A kad je čitava divizija admirala Uriu navalila u 17^h na oklopljenu krstaricu „Dmitrij Donskoj“, zapovjednik ju je sam potopio, otvorivši podvodne ventile, ne htijući se predati. Treba istaknuti, da su se još tri oklopnjače same potopile, kad su se Japanci približili da ih zarobe.

Ali, valja naglasiti, da su se Japanci, kolikogod su bili neumoljivi i odlučni u bitci, toliko iskazali čovjekoljubivi i zauzetni u spasavanju. Spasili su silu mornara malne sa svih ruskih brodova, te su prenijeli u svoju zemlju oko 6000 ruskih mornara, dok ih je poginulo oko 7000!

Rezultat ove strašne dvodnevne bitke bijaše: 22 ruska broda potopljena; 6 razoružano u neutralnim lukama; 7 zarobljeno, a jedva tri razarača dospješe u luku Vladivostok.



Sl. 46. Ruska oklopnjača „Petropavlovsk“, 11.354 toue, potonula pred Port Arthurom 2. travnja 1904.

Japanci su izgubili tri torpiljarke, a imali su tek 116 mrtvih i 538 ranjenih.

Nikad, ni u jednoj pomorskoj bitci, s tako golemim posljedicama, nije pobjeditelj imao tako neznatnih gubitaka. I ne samo što su Rusi bili pobijeđeni, već je njihova pomorska sila bila potpuno uništena, a njihova moć na krajnom Istoku skršena.

Admiral Nebogatov došao je radi predaje brodova pred ratni sud, koji ga je osudio na smrt. Car je tu kaznu pretvorio u deset godina tvrđave i degradaciju. Ali, dok rat ne dobije druge zakone, ne će se moći odriješiti zapovjednik, koji pred neprijateljem ne potopi svoj brod, makar se i ne pouzdavao u njegovu humanost, što ovdje ne bijaše slučaj.

Bitka u Ćušimskim Vratima spada u red najvećih događaja. S njom je svršilo i ratovanje na kopnu. Ona je na krajnom Istoku navijestila nastup novih prilika, koje se u dogledno doba ne će mijenjati na štetu Japanaca. Još jedan dokaz, da se na moru konačno rješavaju najveći problemi među narodima, i da protiv te rješidbe nema priziva. More je zadalo smrtni udarac ruskom utjecaju na krajnom Istoku, gdje je dotle neugledni Japanac zauzeo mjesto Rusije. Jedan jedini veliki uspjeh na moru osigurao je Japanu mjesto u zboru velevlasti, tako da se bez njegova sudjelovanja ne rješava nijedan veliki problem u svjetskoj politici, ni u samoj Evropi.

No varao bi se, tko bi mislio, da su Japanci lako iznijeli pobjedu nad Rusima. Ta je pobjeda bila plod dugogodišnjih ustrajnih priprava.

Da jedna flota bude doista jaka, njezina snaga treba da bude duboko ukorijenjena u narodnom osjećaju. Treba da narod zavoli svoju flotu, da joj posveti najveću pažnju, da joj pruži primjerena sredstva.

U kratak čas može da nestane ratnih brodova vrijednih stotine, pa i tisuće milijuna. To još ne bi bila najveća šteta, kad bi im se mogla naći brza zamjena. Kopnenu vojsku moguće je brzo obnoviti; a da se obnovi ratno brodovlje, treba niz godina i velikih napora.



Sl. 47. „Yašima“, japanska oklopnjača, potopljena od Rusa u svibnju g. 1904.

XXIII.

Veliki svjetski rat na moru[1]).
(1914.—1918.)

Kad je g. 1914. planuo u Evropi Veliki rat, koji se je kasnije izvrgao u Svjetski, mnogi su se tješili nadom, da taj grozni sukob ne će potrajati dugo, baš stoga, što su odmah upotrebljena sva ona užasna sredstva, što no čovjek, u Božjem miru, bijaše izumio na zator bližnjega. Bojno polje ne bijaše samo tvrda zemlja i sinje more, već i Božji zrak. Uništavalo se s reda sve, do čega se došlo na tvrdoj zemlji, potapljalo se na moru sve, što je plovilo, a iz zraka se sipala smrt na sve i sva. Ljudske su žrtve tako dosegle prvi milijun života; na dnu je morskom brzo ležao prvi milijun tona brodske nosivosti, trunuo je tamo i prvi milijun

[1]) *Uzaludno proročanstvo.* — G. 1909., dakle pet godina prije nego li je buknuo taj veliki rat, Lord Avebury štampa knjigu pod naslovom „*Mir i Blaženstvo*". U njoj je poglavlje XVIII. „Mir Naroda". Iz tog poglavlja prenosimo nekoje glavne točke, u kojima se odrazuje veliko proročanstvo o strašnome svjetskom pokolju, od kojega je plemeniti spisatelj želio da odvrati savremeni svijet. On je, ponavljamo, pet godina prije toga rata, pisao što slijedi:

„Današnje (G. 1909.) je stanje Evrope opasno i sramotno za sve. Mogu se ispričati divlja plemena, kad se u svojim sporovima utječu sili oružja, ali kad to isto učine i kulturni narodi, onda je to odvratno i za moralni i uopće za zdravi naš smisao. Sada, u mirno doba, Evropa drži pod oružjem do 4 milijuna ljudi; a u ratno doba raspolaže s preko 10 milijuna; a kad stupe u krepost predložene reforme, imat će ih više od 20 milijuna! — Danas nominalni godišnji trošak za tu vojsku iznosi 250.000.000 funti, ali efektivni je znatno veći. Kad bi se naprijed spomenuta četiri milijuna ljudi korisno upotrijebila, i kad bi svaki taj čovjek privrijedio samo 50 funti na godinu, eto novih 200.000.000 funti; tako da Evropa za svoju vojsku faktično žrtvuje godišnje 450 milijuna funti. — Udružene Sjevero-Američke države troše napose za svoju vojsku, od 107.000 ljudi, 40 milijuna funti. — Nas sve to još uvijek ne zadovoljava, jer neprestano gradimo nove ratne brodove i ustrajamo nove čete. — Nije nam moguće ni pomisliti na današnje pomorske i ratne uredbe, a da nas ne obuzmu najcrnje slutnje, jer ako i ne dođe do rata, doći će do bankrota i propasti. Glavni evropski narodi zapadaju sveđ to dublje u dugove. Ovih zadnjih 30 godina dug Italije se popeo od 483 na 516 milijuna funti, Austrije od 340 na 580 milijuna, onaj Rusije od 340 na 750 milijuna, a Francuske od 500 na 1.300 milijuna funti....

„Pripovijeda se, da se je neki japanski državnik jednom izrazio, kako smo mi u Evropi smatrali njegove sunarodnjake *poludivljima*, dokle su nam oni slali lijepe umjetnine; dok sad, pošto su uništili goleme tisuće Rusa, priznajemo im da su *civiliziran* narod....

„Strašno je i pomisliti na užasne pokolje i na stradanja, što rat ostavlja za sobom; pa ne možemo da čitamo n. pr. povijest rata rusko-japanskoga, ili koga mu drago drugoga, a da nas ne svlada silna samilost i zgražanje... Vojvoda Welington običavaše reći: „Ništa na svijetu ne može da bude tako žalosno kao dobivena bitka"... „Gdje su utaborene legije, tu nikne kupina. Za stopama velikih vojska slijede zle godine"... Ratni užasi neutraliziraju blagodati mira

tona svačega, što je nužno za život; milijune je iznosila šteta u poharanim krajevima odmah u početku, a rat je bjesnio sve jače i jače. Optimisti su se u svome mišljenju silno razočarali, kad su vidjeli, da se hekatombe ljudske nižu jedna do druge u fantastičkim brojkama, da mnoštvo zarobljenika pruža pravu sliku seobe naroda, i da se javna dobra bezobzirno tamane, a mir kao da sve jače odmiče.

Od prvog časa toga užasnog sukoba i jedna i druga zaraćena strana naprezala se iz petnih žila da ojača novim savezima. Središnje vlasti vabile su k sebi Tursku i Bugarsku, dok su Saveznici podjarivali intervencionističku struju u Italiji i u Udruženim državama sjeverne Amerike. Središnje su vlasti lako navabile spomenute dvije balkanske države, a ni Saveznicima nije bilo preteško nagovoriti Italiju. Tad se bojne poljane nisu više prostirale samo na pograničnim krajevima Rusije, Njemačke, Austro-Ugarske, Srbije, Francuske i Belgije, već su se stvorile i nove: na jugu

i misli. Pobjeda nije do li poraz, makar tako ne izgleda. Čak Milton reče: „Tko je silom pobijedio, svladao je svoga protivnika tek do polovice". — Schiller je pak pravo ustvrdio: „Potučeni će se neprijatelj oporaviti; dok pobijeđen može doista da bude pomireni neprijatelj". A Joubert reče: „Što je s ratom došlo, s ratom će i otići; svaka će se otimačina oduzeti; svaki će se plijen raspršiti; svi će pobjednici biti pobijeđeni, a svaki grad, koji je pljačkom obogatio, bit će opljačkan". — Istinitost Joubertovih aforizama potvrđuje povijest. — Gdje su danas velike vojničke monarhije?

„Zar nemamo dosta uzrujavanja, opasnosti i tjeskoba u životu, da ih stvaramo još novih? Siromaha nam i ovako ne manjka; a doći će nažalost i zla vremena i slabe godine, pa mijene u klimi, iscrpljenje rudnika, novi izumi i nesigurnost trgovanja. Čak i novotarije u modi mogu da uzrokuju velikih gubitaka i mnogo stradanja; ali ipak najveće su nevolje one, koje narodi sami sebi nameću. Joubert napisa: „Čini se, da narodi vole opasnosti; a kad ih nemaju, sami ih stvaraju"...

„Interesi naroda tako su isprepleteni, mi smo tako čvrsto povezani jedni uz druge, da, kad jedan narod strada, svi stradaju; ako jedan cvate, i drugi osjećaju blagodati... Bi li bilo baš utješljivo, kad bi se izračunalo, koliko je stojao Evropu rusko-japanski rat?...

„Po mojem mišljenju, ljudi dovoljno ne shvaćaju korist, koju i nama donosi blagostanje drugih država. Često govorimo o inostranim narodima, kao da se nas njihove prilike ne tiču; dok uistinu, njihovo je blagostanje od goleme važnosti za nas. Oni će nam u prvom redu biti dobre mušterije; i k tomu, ako je prirod na svijetu obilan, naš će narod imati jeftiniji kruh, a plaće će poskočiti; ako je u Australiji bilo obilno kiše, vunene će tkanine biti jeftinije (ovce će naime manje stradati od gladi i žeđe)...

„Lord Derby (15. grof) reče jednom, da je mir najveći britski interes... Ali ipak, da živimo u miru, nije dovoljno da među nama vlada mir, već treba da i ostali narodi žive u miru... Budu li se evropski narodi neprestano bockali, kako jednom reče naš poslanik u Parizu, ne će se izbjeći kobnim posljedicama... *I Nijemci i Englezi dobro znadu, ispao rat kako mu drago, bio nominalno pobjednikom tko mu drago, uspjeh će za obje države biti porazan: one će nazadovati za stotinu godina, a oba će naroda trpjeti od neopisive bijede i stradanja*...

Balkana, na Eufratu, na Sueskom kanalu i na Soči. Ratovanje pak na moru proširilo se na sva zatvorena mora i na sve oceane: gdjegod su se našla dva ratna broda pod neprijateljskim zastavama, zametnuo se i boj. Pače je prestala vrijediti i neutralna zastava, a međunarodno pravo, ako se nije pogazilo, poštivalo se škrgutom zubi i stisnutom pesnicom.

Udružene Američke države prilično dugo su se držale postrance. Najveći dio njihova pučanstva bijaše odmah, u prvom početku, poklonio svoje simpatije Saveznicima, jer među ovima bijahu njihovi anglo-saski plemenjaci, makar i poodavni, a tjeralo ih je na stranu Saveznika — tako se je barem pripovijedalo — i ogorčenje radi pogažene neutralnosti Belgije. K tomu je pridošla i propaganda zaraćenih stranaka; a u tom su obziru Saveznici daleko natkrilili Centralne vlasti. Njemačka je propaganda bila manjkava, dok su metode Saveznika laglje uvjeravale. K tomu su Saveznici u svojim središtima, s pomoću svojeg novinstva i svojih najviših umova, stvarali krilatice i lozinke, što no su upa-

„Naravski, ni mi nismo za to, da naše interese jednostavno napustimo, da se naših prava odrečemo, pa stoga ni ne tražimo, niti očekujemo takvih odricanja ni od drugih država. Ali mi i predlažemo, pojavi li se kakav spor, neka se o njem prijateljski i pravedno raspravlja; te ako ne bi došlo do sporazuma, neka se prijeporna pitanja predlože sudu jedne ili više evropskih velesila. Doista, evropski bi narodi imali da međusobno postupaju kao prijatelji i susjedi; kao gospoda, a ne kao razbojnici; kao kršćani, a ne kao gusari . . .

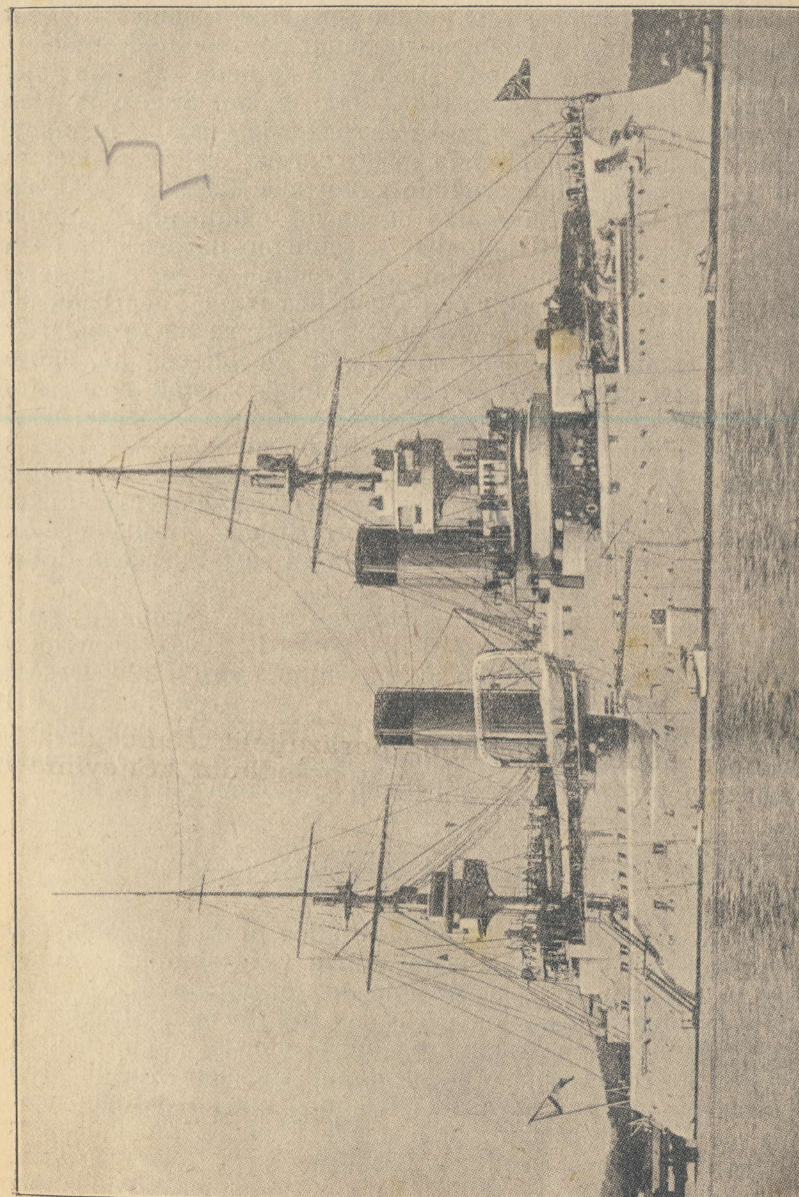
„Postoji riječ: „Si vis pacem, para bellum" (želiš li uživati mir, spremaj se na rat); pače glede pojedinog naroda može da u tom bude nešto i istine; ali za Evropu, u njezinoj cjelini, ovo golemo naoružavanje stavlja mir na kocku, jer ratnu opasnost neizmjerno umnaža . . .

„Evropa se je prometnula u golem vojnički tabor; ona je trajno pod oružjem. Mi mira ne uživamo, već nekakvo primirje. Beskrajni nas troškovi drže u vječnom ratu, ako se na sreću krv i ne prolijeva. I tako, mjesto da sabiremo glavnice za naše potomke, gomilamo dugove; mjesto da im oporučimo nekakav prihod, namrijet ćemo im nesnosne odgovornosti . . .

„Marquis Salisbury, kad bijaše prvi ministar, dao je 10. studenoga 1897. ovu izjavu: „Sjećate se da je Evropska konferencija zametak jedinoga mogućeg uređenja Evrope, i da takvo uređenje može spasiti civilizaciju od užasnih posljedica jednoga ratnog rasula. Na sve strane čovjek ne vidi do li ratila za uništavanje i gomilanje oružja, pa je s toga svaki narod prisiljen da sudjeluje u toj tužnoj utakmici, da zaštiti svoju sigurnost. Jedina nada, koju gojimo, i za koju držimo, da nas ne će iznevjeriti, jest ta, da takva tužna utakmica ne će svršiti s golemim međusobnim uništenjem, koje bi bilo kobno po kršćansku civilizaciju uopće . . .

„Sir Henrik Campbell-Bannermann, u zadnje doba prvi radikalski ministar, u govoru, što ga je održao u Londonu 22. prosinca 1905., rekao je između ostaloga: . . . „Da li bi naš veliki narod mogao imati plemenitije misije do one, da se, u zgodan čas, stavi na čelo jednog Saveza za Mir?" . . .

„Ja sam dosele razložio pitanje poglavito s gledišta materijalnoga i gospodarskog; ali na koncu konca, ne bismo smjeli zaboraviti, da smo u kršćanskoj zemlji. Da su tako zvani kršćanski narodi, doista narodi kršćana, ratova ne bi bilo . . ."



Sl. 48. Ruska oklopnjača „Cesarević", na kojoj je poginuo ruski admiral Vithof.

ljivale. Oni su uvrštavali među svoje ratne ciljeve gotovo idealističke namjere: laskave i utješljive osobito za male narode; dok su baš te narode, na drugoj strani, glupe prijetnje i smiješni zveket mamuza na teškim čizmama mogle samo da odbiju od Središnjih vlasti. Parola Saveznika bijaše: „Ratujemo da bude kraj ratovima", i „ratujemo za spas čovječanstva", dok je kod Središnjih vlasti bilo vojničkih komanda, koje su se požurile, nakon najmanjih uspjeha, da novim bataljunima malih naroda zabrane poći na bojno polje pod svojim narodnim zastavama. Mase, naravski, nisu ispod gornjih lozinkâ Saveznika mogle da čitaju prave njihove lozinke: „ratujemo radi kolonija", „ratujemo da proširimo svoj utjecaj", „da prodremo svojim proizvodima u nove krajeve". Saveznici su znali iskoristiti ćud i nagnuća svojih i neprijateljskih naroda, i to im je potpuno uspjelo, naprotiv su na strani Središnjih vlasti mali narodi samo strepili, što će biti od njih, ako se ispune nekakvi programi, koji se nisu tajili, a čitali se u netom naštampanim knjigama, uvijek s privolom državne cenzure; široke su se mase pitale, čemu prijetnje istrjebljenjem, a pojedinci su uto pod puškom kretali, da se žrtvuju, da im „djeci bude bolje".

U Americi se sve registriralo, sve su iskorišćivali agenti jedne i druge strane, dok nije lakoumno torpedirana „Lusitania" razbjesnila mase američkog pučanstva, pa su se i Udružene države najzad založile za Saveznike.

Ali nije naša zadaća da raščinjamo ovdje pitanje uzroka i krivnje za užasni svjetski pokolj. Naša je svrha da iznižemo važnije događaje, što su se desili na moru u tom strašnom razdoblju, da još jednom utvrdimo, da je more i sada bilo bazom konačne pobjede. A da to nizanje događaja na moru bude preglednije, porazdijelit ćemo ga u više odlomaka; prema tomu, kako su se u pojedinim krajevima odigravali.

a) Na Atlantiku i njegovim morima.

Velika Britanija, neprijeporna kraljica mora i oceana, iskustvom svoje povijesti, shvatila je odmah važnost mora i morske fronte u Velikom ratu, a shvatila ju je odmah i Njemačka. Shvatile su obje odmah, da će uspjeh biti na onoj strani, koja sebi osigura slobodno kretanje na moru, odnosno, kojoj uspije da protivniku to onemogući. Da je kojim slučajem Rusija ostala neutralna, ne bi tu svrhu Velika Britanija nikako postigla protiv Njemačke. Pače je pitanje, bi li uopće Englez zašao tada u rat. Ali, dogodilo se sve protivno. Središnja su se carstva već u prvom početku našla okružena. Za njih je stoga pitanje mora postalo odmah važnije od svih ostalih. Tu su činjenicu odmah

uvidjeli i Saveznici, pa su stoga pregnuli iz svih sila, da stisnu jače obruč svojih vojska na kopnu, kao i svojih jedinica na moru, oko tih dvaju carstva, da ostanu trajno gospodarima mora. Bijaše, dakle, to potpuna blokada na kopnu i na moru.

Velika je Britanija raspolagala golemom pomorskom silom. Ta je predstavljala izvrsno sredstvo, da se sačuva integritet britskog imperija, i da ne popuste veze, koje spajahu u jednu cjelinu prostrane britske dominione i bogate kolonije. Ali, da istodobno osjete tu silu i njihovi protivnici u svome pomorskom saobraćaju, trebalo je da Velika Britanija primijeni stara britska načela o „pravu plijena na moru".

Britsko načelo propisivaše, da neprijatelju treba pod svaku cijenu spriječiti njegovo trgovanje na moru. Da se to postigne, britska je mornarica trebala da istrijebi na moru neprijateljsko brodovlje, ratno i trgovačko, da tako obezbijedi sebi i svojim saveznicima morski saobraćaj. U tu je svrhu bila prisiljena plijeniti ne samo svaki trgovački brod neprijateljski, već i sve, što je neprijatelj mogao da posjeduje na moru. Ipak, da se je Velika Britanija ograničila na samo to plijenjenje, ne bi postigla željene svrhe, jer je neprijatelj mogao povjeriti svoju pomorsku trgovinu i neutralnoj zastavi. Stoga je Velika Britanija trebala da pogodi i plovidbu neutralaca, a to je mogla postići samo proglašenjem blokade i plijenjenjem ratnoga kontrabanda.

Ta sredstva, svakako nasilna, mogla su da sasvim paraliziraju i Njemačkoj i Austriji saobraćaj na moru; mogla su da izgladne neprijatelja i da ga konačno prisile na predaju. Velika se je Britanija i prije samo tim sredstvima, osobito za Napoleonskih ratova, dovinula svoga gospodstva na moru. To stoji; ali joj ipak ne bijaše lak posao, da ta ista sredstva primijeni odmah i na početku svjetskog sukoba, jer su se neutralci takvim načelima uvijek opirali, i uvijek se zalagali za međunarodno načelo, da zastava zaštićuje robu, koju neutralni brod vozi.

Ne samo u XIX. već i u XX. stoljeću nastojalo se kodificirati pomorsko pravo u protubritskom smislu. U Haaškoj konferenciji g. 1907. kao i u Londonskoj deklaraciji g. 1909. kulturni su narodi čitavog svijeta ustanovili točno načela, kojima se znatno ograničavala moć zaraćenih stranaka na moru u pogledu primjene ratnog prava. Makar britski parlamenat nije ta načela nikad prihvatio, ipak Velika Britanija nije u prvom početku Velikog rata imala slobodne ruke, jer bijaše moćnih neutralaca, kojima se ona nije smjela odmah zamjeriti, te je jedino s obzirom na to u prvom početku izjavila, da će se držati Londonske deklaracije.

I kao što se je moglo predvidjeti, ta se je obveza držala kratko vrijeme. Nijemci su naime polaganjem mina uzduž istočne britske obale prekršili propise Haške konvencije i Englezima raz-

riješili ruke. Sad se je Velika Britanija smatrala doista riješenom gornje obveze, pa je proglasila, da svi trgovački brodovi, koji zađu u Sjeverno more, ponajprije moraju pristati u stanovite britske luke, u kojima će tobože dobiti naputke o smjeru daljne svoje plovidbe u pojasima slobodnim od neprijateljskih mina. To je, naoko, izgledalo kao nekakva skrb za sigurnost neutralnih brodova; ali uistinu Velika je Britanija time htjela sebi osigurati najpovoljniju priliku, da njezini organi dobro pretraže te brodove, da se osvjedoče o vrsti tereta i njegovoj namjeni, što bi inače bilo nemoguće vršiti na vrlo često uzburkanom moru između Škotske i Norveške.

Nije nikakvo čudo, što Njemačka nije prema tim mjerama ostala pasivna, jer su je u živac pogađale. Ona odmah i odgovori, naredivši svojim krstaricama, koje je rat zatekao u dalekim morima, i kojima je i tako bilo skoro nemoguće da se povrate u njemačke luke, da imaju smjesta zametnuti gusarsko ratovanje, a oboružala je za istu svrhu i gdjekoji trgovački brod.

Pothvati tih njemačkih brodova često iznenadiše svijet. Imena nekojih takvih njemačkih krstarica postadoše vrlo popularna. Ali, ta je popularnost bila kratkoga vijeka, kao što je i djelovanje tih jedinica, prepuštenih samima sebi, bez baza za opskrbljivanje, moglo doista da vrlo kratko traje. Njih su tražile i progonile nebrojene britske jedinice, pa su ih redom i uništavale[1]). Koliko su takve njemačke krstarice nanijele štete Saveznicima, nije se moglo utvrditi, a teško da će se to ikad točno utvrditi. Gdjekoji saveznički pisac veli, da su one tada potopile svega šezdeset velikih brodova, s četvrt milijuna tona nosivosti. — Ni to nije malo!

Kako su Nijemcima izgledi za uspjeh takova načina ratovanja bili slabi, dok im je istodobno prisilno pristajanje neutralaca u britskim lukama, te pregledavanje i plijenjenje njihova tereta prijetilo izgladnjenjem, odluče se na očajno sredstvo, da s pomoću podmornica onemoguće svojim neprijateljima morski saobraćaj. Podmornica je kao stvorena za zasjedu, i proti njoj, mislilo se, borba je nemoguća. Sitni podmorski brod može da potopi najveću oklopnjaču, kao i najgolemiji transatlantik. Zapovjednici pojedinih podmornica sami su predložili takvu osnovu; pače su istakli osvjedočenje, da bi podmornice mogle da znatno više koriste djelujući protiv neprijateljske trgovine na moru, nego li da nedogledno dugo čekaju u zasjedi kakvu neprijateljsku ratnu

[1]) Glasovitu njemačku krstaricu „Emden" (sl. 50.) potopila je jedna australska krstarica g. 1915., blizu otoka Keeling. — G. 1931. otplovila je iz Batavije nova njemačka krstarica „Emden", u pratnji jednoga engleskog broda, da potraže kod otoka Keeling mrtve ostanke momčadi prvoga „Emdena", da ih dostojno sahrane.

jedinicu. Svoj su prijedlog potkrijepili — a to je bilo najmjerodavnije — još i time, što podmornica može da izdrži daleko od svake baze mnogo više vremena, nego li se mislilo u prvom početku[1]).

Pomorski krugovi njemački, ako i ne odmah, konačno ipak pohvale tu osnovu. Državni se je kancelar doduše neko vrijeme opirao, jer se je bojao, da će takvo ratovanje ozlovoljiti neutralce,



Sl. 49. „Borodin", ruska oklopnjača, izgorjela u Ćušimskoj bitci g. 1905.

koji su jedini mogli da u središnja carstva kriomčare potrepštine za život i ratovanje. Ali, kad je njemački car dao svoju privolu, da se takva mjera upotrijebi za blokadu Velike Britanije, „pala je" i zadnja „kocka", nastupio je najstrašniji period rata, koji se

[1]) Najmanja podmornica mogla je da nosi sa sobom pogonskog goriva za 2.000 milja (oko 4.000 km.).

baš radi toga prometnuo u Svjetski. Sve je sad zavisilo od toga, s kolikom će brzinom Nijemci dokrajčiti taj podmornički rat; jer, ako se on zategne, te ako se Saveznici domisle bilo kakvom ustuku protiv podmornica, rat je za Njemačku izgubljen[1]).

Njemačka je izdala prvi proglas o blokadi Velike Britanije, koji je glasio:

„Njemačka vlada s ovim spisom obavješćuje, da se mora, što no okružuju Veliku Britaniju i Irsku, uključivši i Kanal (La Manche), smatraju ratnim pojasom.

„Stoga, počevši od 18. veljače 1915., svaki neprijateljski

---

[1]) Na početku velikoga svjetskoga rata, podmorničke flotile, spremne za ratne operacije, sastojahu, u pojedinim ratnim mornaricama, od brojnih jedinica, od kojih je znatan dio tijekom rata potonuo, ali se je u istom razdoblju sagradila sila novih.

Austrija je 1. kolovoza 1914. imala dvanaest podmornica, od kojih su se četiri dogotavljale. Nosivost im bijaše od 230 do 685 tona, veći dio tipa Krupp, dvije tipa Holland, i dvije tipa Lake. Nosile su rimske brojeve I do XII. Austrijska je marina imala brod za spasavanje podmornica „Herkules" od 1500 tona i 11 uzlova, i pomoćni brod „Pelikan" od 2430 tona i 18 uzlova.

Francuska je kod prvog navještaja rata imala 55 podmornica potpuno opremljenih i k tomu 18 u gradnji. Nosile su ili mitološka imena, kao: „Ariadne", „Daphne", „Arthemis"; ili imena učenjaka, kao: „Mariotte", „Faraday", „Newton", te imena republikanskih mjeseci: „Brumaire", „Pluviose", „Thermidor" itd. Nosivost im bijaše od 200 do 1.070 tona Najbrže su sukale na površini mora do 19 uzlova. Zadnje tada sagrađene bile su oboružane s osam cijevi za hitanje silura.

Njemačka u početku rata nije imala više od 27 podmornica. Svaka je nosila, mjesto imena, slovo U (kratica od Unterseeboot — podmornica) i dotični arapski broj. Nije službeno bila poznata njihova nosivost, ali se ne će biti znatno razlikovala od ostalih savremenih u drugim mornaricama.

Velika Britanija dugo je oklijevala s gradnjom podmornica, ali kad se je osvjedočila o njihovoj važnosti, svojski je poradila da naknadi što bijaše zaostala. Tako je u početku rata raspolagala s 71 podmornicom, ali od tih je tek 59 bilo sposobno da se otisnu na pučinu. Bijahu podijeljene u kategorije označene slovima A, B, C, D, E, F, prema datumu izgradnje; a svaka je od tih serija imala i progresivni broj. Tek zadnje, izgrađene najmodernije, imale su svaka svoje posebno ime, kao: „Nautilus". „Swordfish" itd. Nosivost im je na površini varirala od 190 do 1200 tona, a oboružane bijahu s dvije do osam cijevi za hitanje silura. Englezi su, u početku rata, imali u izgrađivanju još tri razreda podmornica: razreda W 4, tipa Laubeuf; razreda S 4, tipa Laurenti od 1000 tona; razreda V također 4, od preko 1000 tona. Svaka je uz to imala 8 cijevi za hitanje silura i dva brzometna topa.

Britska je mornarica raspolagala također s dvije moderne podmornice australske Marine i dvije kanadske vlade. Imala je pak više brodova-radionica, za popravke, i nekoliko pomoćnih brodova.

Italija je u početku rata raspolagala s dvadeset potpuno opremljenih podmornica, a osam ih se je dograđivalo. Nosivost im je prelazila hiljadu tona.

Rusija je na početku rata imala na Baltičkom moru dvanaest, a na Crnom moru 10 spremnih podmornica, dok ih se je osamnaest na jednom i drugom moru dogotavljalo. I Sibirska ih je flota imala 11 spremnih, koje nisu u ničem zaostajale za onima drugih mornarica.

Portugalska je imala gotovu samo jednu podmornicu, „Espadarte", tipa Laurenti, sagrađenu u Italiji.

trgovački brod, što se zateče u tom pojasu, bit će uništen, i u onom slučaju, kad se ne bi mogla ukloniti opasnost za putnike i teret.

„Neutralci stoga neka ne povjeravaju takvim brodovima ni putnika ni tereta.

„Nadalje, mada su njemački ratni brodovi upućeni, da ne poduzimaju nikakova nasilja protiv neutralaca, ipak, radi toga, što su britski brodovi već zlorabili zastave neutralaca, kao i radi svih slučajnosti, što samo po sebi može da donese pomorsko ratovanje, neutralnim se brodovima, koji budu plovili u ratnom pojasu, ne može zajamčiti apsolutna sigurnost.

„Parobrodi, koji budu plovili sjeverno od Shettlandskog otočja, te budu zalazili u Sjeverno more ploveći uzduž Skandinavske obale, ali samo u najvećoj udaljenosti od trideset milja od iste, bit će sasma sigurni".

S tim je Njemačka doista izigrala Veliku Britaniju glede svraćanja neutralaca u britske luke.

Udružene Sjevero Američke države prosvjedovale su protiv njemačkog proglasa, poričući Njemačkoj pravo da navali i uništi bilo koji trgovački brod, koji plovi stanovitim pojasom, ako se prije ne ustanovi njegova narodnost i vrsta tereta.

Tim je započelo zaoštravanje njemačko-američkih odnosa.

Saveznici su uzvratili još energičnije od Amerike. Oni su 1. ožujka 1915. proglasili ovu svoju odluku:

„Sva roba, što pripada njemačkim podanicima, bilo da je u Njemačku upravljena, ili da iz Njemačke dolazi, bit će zaplijenjena.

„Smatrat će se kao da je upravljena u Njemačku sva roba određena za neutralne narode, koji s njome graniče, osim kad bi u popratnim ispravama bili sadržani potpuni dokazi glede prave prirode primaoca".

Eto, to su bili prvenci ratnoga bijesa jedne i druge strane, protiv pomorskog saobraćaja u strašnom svjetskom sukobu.

Podmorničko se ratovanje razbjesnilo g. 1915. i nastavilo g. 1916., proširivši svoj djelokrug i na Sredozemno more[1]) kao i

---

[1]) Podmornički rat na Sredozemnom moru počeo je mjeseca svibnja 1915. kad je prva njemačka podmornica „U. 21" prošla Gibraltarska vrata. Zajedno s njezinim dolaskom prispjelo je u Pulj željeznicom, rastavljeno u pojedine dijelove, desetak manjih podmornica. „U. 21" otplovila je iz Njemačke 25. travnja, obišla je britske otoke, a na Atlantiku našla brod, koji je imao da joj upotpuni opskrbu goriva. Ali taj je imao samo petrolej, koji se ne da upotrijebiti za Dieselmotore. „U. 21" ipak nastavi svoj put, i 13. svibnja prispije u Boku, raspolažući jošte s 500 litara goriva. Isplovila je prvi put iz Boke 19. svibnja, i krenula prema Dardanelima, gdje je potopila engleske oklopnjače „Majestic" i „Triumph". 5. lipnja krenu put Carigrada. — Potapljanja su sad slijedila redom jedno za

na mora, što no plaču francusku zapadnu obalu. Saveznici su danomice trpjeli sve veće gubitke, a nisu imali podesna sredstva kojima bi izravno ili neizravno mogli zaštititi svoj pomorski saobraćaj. Treba ipak napomenuti, da je gore spomenuti prosvjed Udruženih država, odnosno strah pred prelomom odnosa s toli moćnom državom, koja je mogla da bude jezičcem na vagi, često puta obuzdao oštrije istupanje njemačkih podmornica. Gubici Saveznika, u prvoj polovici 1916. dosizali su do 134 hiljade tona svaki mjesec, dok je u drugoj polovici iste godine ta mjesečna kvota dosegla 248 hiljada. Ipak se tim gubicima moglo odolijevati, a da se ne osjete preteške posljedice, jer su se novi brodovi gradili s najvećom žurbom.

Potkraj g. 1916., kako Njemačka, slabo obaviještena o stanju u susjednim neprijateljskim zemljama, nije ni naslućivala, da predstoji slom Rusije, došla je do zaključka, da se tragično izjednačenje na kopnenim frontama ne može poremetiti inače do li pooštrenim ratovanjem na moru. Stoga je 31. siječnja 1917. izdala novi proglas o blokadi, koji je glasio:

„Od 1. veljače 1917., svaki brod, bio neprijateljski ili neutralni, koji se zateče u morima, što no okružuju Englesku, Francusku i Italiju, bit će potopljen bez prethodne obznane".

U toj pooštrenoj blokadi ostavljeni su neutralnim brodovima vrlo uski pojasi u Sjevernom i Sredozemnom moru, te uzduž obala Španije.

Neobaviještenost Njemačke, koja je urodila tim proglasom, bijaše sreća za Saveznike, jer su Udružene države već 4. veljače prekinule diplomatske odnose s Njemačkom i odredile, da se oboružaju njihovi parobrodi. Sad nije bilo teško predvidjeti, da će odmah poslije prvog sukoba američkih parobroda s njemačkim podmornicama i Amerika zaratovati na Njemačku.

To se je dogodilo 6. travnja 1917.

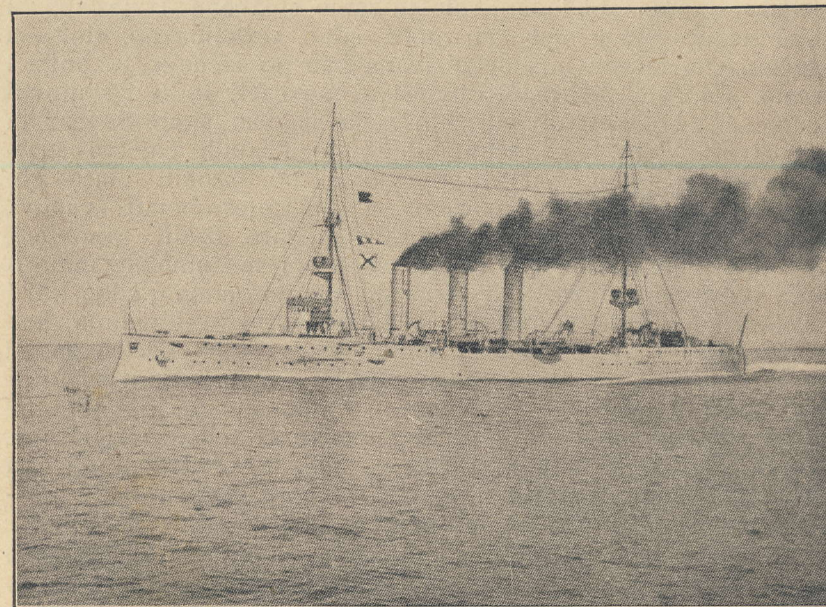
Međutim su Nijemci potopili u veljači 540 hiljada tona, a u travnju taj je broj narastao na 874 hiljade.

Sad je pogotovo bilo očito, da će se svjetski sukob riješiti na moru, i da će pobjeda pasti u krilo onoj strani, koja ostane gospodaricom mora.

---

drugim, bez prekida. — Samo dvije podmornice: jedna ispod Krete, druga između Krete i Ceriga, napale su, mjeseca listopada, dvadeset trgovačkih brodova, i od tih potopile šesnaest: deset engleskih, jedan talijanski, jedan grčki i četiri francuska. Nije te podmornice smetalo, što je pred ulazom u Jadransko more već osmi mjesec krstarila golema saveznička armada: petnaest oklopnjača, šest oklopljenih krstarica i četrdeset torpedo-lovaca. Sama podmornica „U. 35" potopila je, od 18. listopada do 10. studenog 1915., ispod otoka Krete, na pruzi Gibraltar-Aleksandrija, četrnaest parobroda, i to: 11 engleskih, 2 talijanska i 1 norveški.

Ne može se premučati, da su sad svi, i Saveznici i Centralne vlasti, sustavno mistificirali javno mnijenje. Mjerodavnim krugovima jedne i druge strane bilo je glavno do toga, da široki krugovi ne doznadu za pravo stanje stvari. Stoga se je svaki, ma i najsitniji, uspjeh uzveličavao, dok su se neuspjesi zabašurivali. Novinstvo je u tom pregnuću odlučno pomagalo; a nije drugačije ni moglo, jer je bilo pritisnuto neumoljivom ratnom cenzurom. Tako su engleske novine s indignacijom odbijale svaku pomisao, da bi podmornički rat mogao da ugrozi opstanak britskog im-



Sl. 50. Glasovita njemačka krstarica „Emden".

perija. To se dokazivanje potkrepljivalo ishitrenim statistikama o broju potopljenih podmornica. Ali se je ipak i otud moglo naslućivati, da je britska trgovačka mornarica već pretrpjela golemih gubitaka. Admiralat je redovno objelodanjivao iskaze, u kojima se dokazivalo, kako je iz lukâ Velike Britanije svakoga tjedna otplovilo i u nje doplovilo četiri do pet tisuća brodova, i kako je broj potopljenih brodova, iznad 1.600 tona, bio minimalan — desetak, najviše dvadesetak; a od brodova, ispod te nosivosti, da

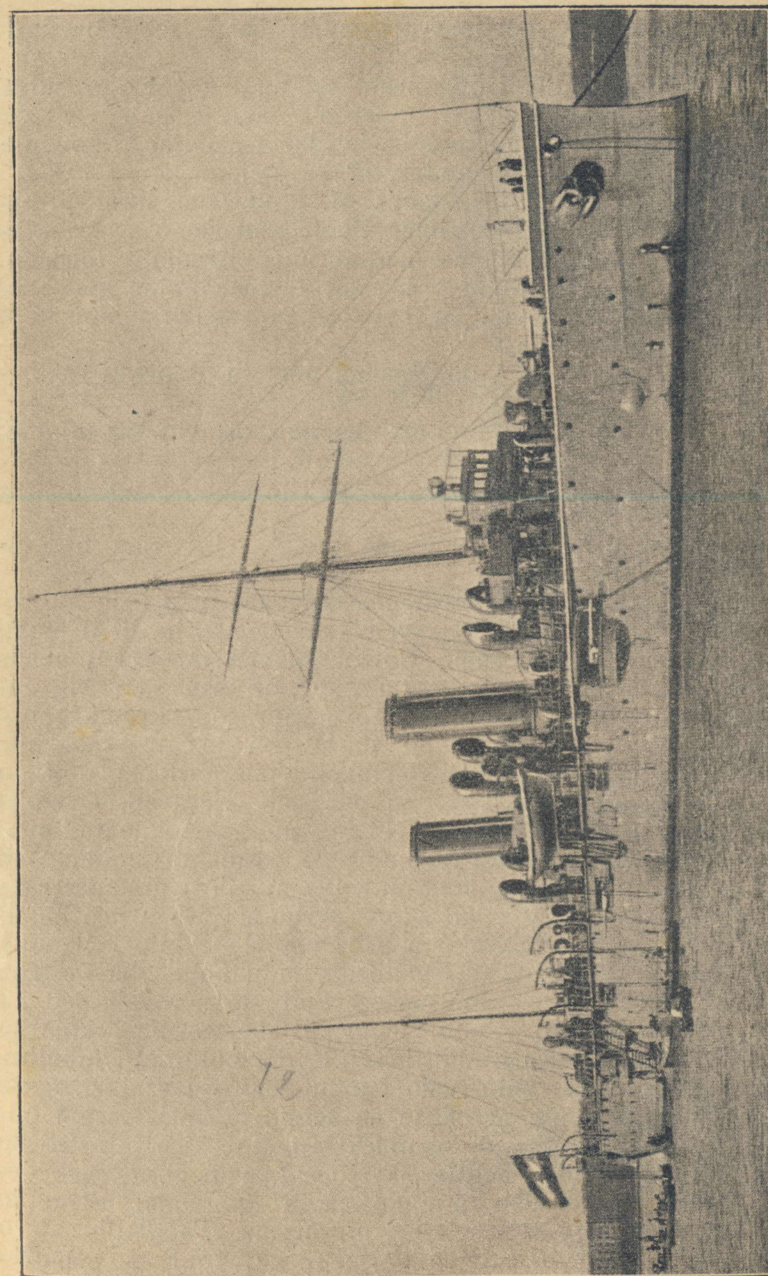
su nastradali tek nekoji, ponajviše ribarski. Stoga je javno mnijenje čvrsto vjerovalo, da se je podmornički rat izjalovio, da je zadnji očajni pokušaj Njemačke već slomljen, i da je mir pitanje najkraćeg vremena. „Položaj se neprestano popravlja", glasila je novinska krilatica, koja je, štampana krupnim slovima, kod širokih masa lako upaljivala, pa je sve bilo prožeto osvjedočenjem, da Njemačka pobijediti ne može. Uz to su se priređivale bučne javne zabave i plesovi, a kazališta su, što no riječ, bila „dupkom puna". — Stari Napoleonov recept za mase glavnoga grada!

Jednako se zavaravalo i na drugoj strani. Njemačka i austrijska štampa objelodanjivala je samo službene izvještaje, u kojima se je svaki uspjeh na moru silno uzveličavao, dok su povlačenja na kopnu bila prikazivana kao povlačenja „u bolje i sigurnije položaje". A osim novinstva naprezali su se i stanoviti pojedinci, „na izvoru obaviješteni", da prikažu slom Saveznika neizbježivim. Vjera u konačnu pobjedu centralnih carstva širila se svakim sredstvom, i ne bi tu vjeru kod širokih masa bio nitko uzdrmao, da je nisu uzdrmali sami najmjerodavniji krugovi, kad su, poslije rekviriranih kuhinjskih mužara, izdali zapovijed, da se imadu rekvirirati i crkvena zvona, da se namakne materijala za lijevanje topova. Kad je narod svojim očima gledao, kako se svetogrdnom rukom posiže i za posvećenim predmetima; kad uza sve suze vjernika obojega spola nisu ostala pošteđena ni zvonca na tornjićima najčednijih poljskih crkvica, ljudi su istodobno prestali vjerovati u službene izvještaje o „povoljnom" položaju, i nisu mogli da se otresu logičnoga religioznog straha, da će Bog grdno kazniti ta svetogrđa, da će Centralna carstva nastradati. Psiha masa prenosila se u šančeve, dok su među mornarima počele da grasiraju subverzivne ideje.

Prava istina o položaju na moru, u travnju 1917., sadržana je u bilješkama zapovjednika američkog brodovlja, kontre-admirala Williama Sowden Simsa (The victory at sea, poglavlje I), koji, opisujući svoj prvi sastanak s engleskim admiralom Jellicoe u Londonu, između ostaloga pripovijeda ovo:

„Poslije običajnih pozdrava, admiral Jellicoe uzme sa svoga pisaćega stola jedan papir, i pruži mi ga. Tu bijaše iskaz izgubljene tonaže zadnjih mjeseci. Tu je stalo, da su Nijemci potopili mjeseca veljače (engleskih i neutralnih brodova) 536 hiljada tona, u ožujku 603 hiljade, dok se naslućuje, da će gubici u travnju doseći 900 hiljada tona. Ti su iskazi dokazivali, da su faktični gubici bili tri do četiri puta veći od onih, što ih je novinstvo priopćivalo.

„Suvišno je da spomenem, da me je to otkriće iznenadilo; bio sam gotovo zaprepašten, jer mi ni na kraju pameti nije bilo



Sl. 51. „Zenta", austrijska krstarica od 2300 tona, potopljena 16. kolovoza 1914.

nešto tako strašno. Ja sam to svoje zaprepaštenje saopćio admiralu Jellicoe.

„— Da — uzvrati mi on mirno, kao da je govor o prošlosti, a nikako o budućnosti britskog Imperija — ako se gubici u ovoj mjeri nastave, nama će biti nemoguće da nastavimo ratovanje.

„— A što namjeravate poduzeti? — upitam ga.

„— Sve što nam bude moguće. Mi umnažamo našu protupodmorničku silu svim sredstvima. Upotrijebit ćemo svako raspoloživo korito. da suzbijemo podmornice. Gradimo torpedolovce, topnjače i slične brodove, sve od najveće brzine. Ipak, naš je položaj sveudilj vrlo ozbiljan, i mi trebamo svaku pomoć, koju možete da nam vi pružite.

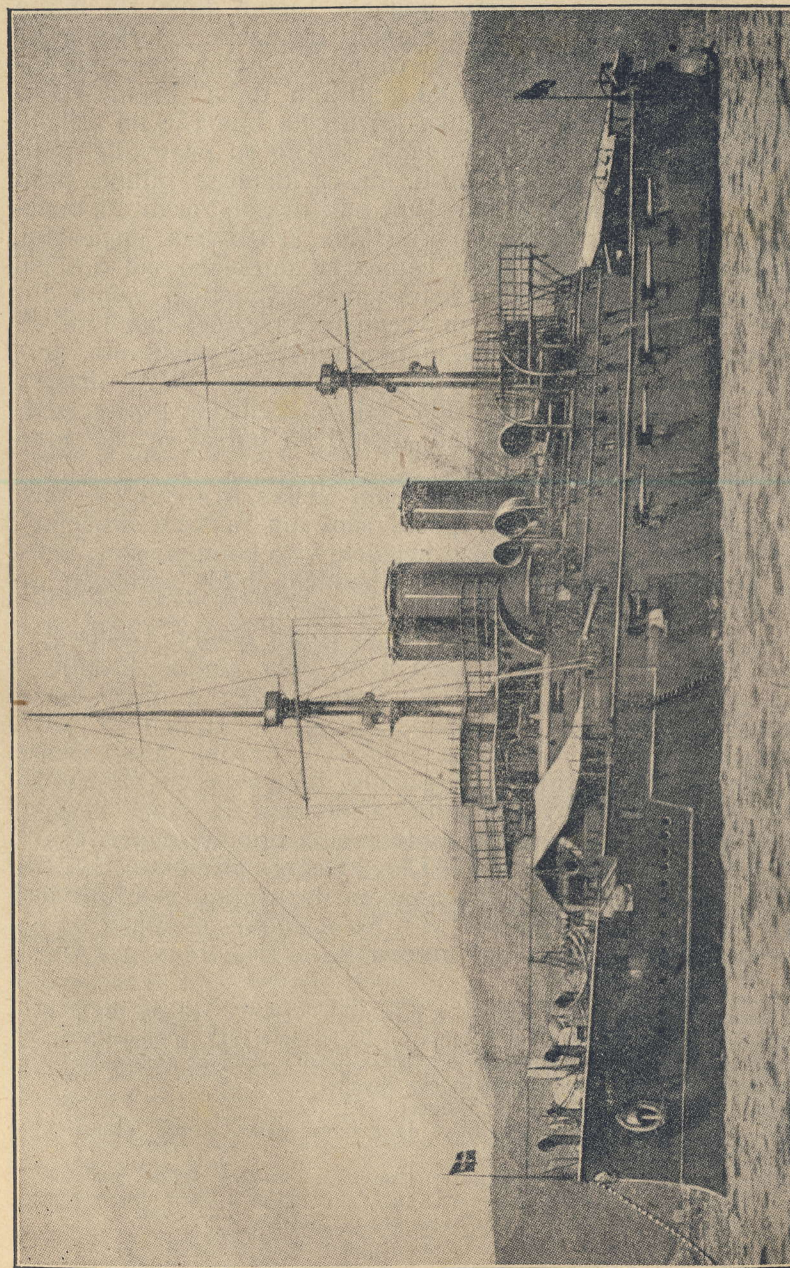
„— Meni se čini, kao da Nijemci počinju dobivati rat, — primijetim.

„— I dobit će ga, osim da nam uspije zaustaviti ove gubitke; i to zaustaviti ih odmah — odvrati admiral.

„— Ima li izgleda da bi se mogao riješiti taj problem? — upitam.

„— Koliko je ovaj čas moguće predvidjeti, nema baš nikakova — izjavi Jellicoe.

„On mi tad opisa napore torpedolovaca i drugih protupodmorničkih brodova, ali ne oda nikakve nade, da bi ti mogli obuzdati njemačke podmornice. Novine su više mjeseci donosile opise o brojnom potapljanju podmornica, ali sad sam bio načistu, da ona pripovijedanja ne odgovarahu istini. Prema podacima admiralata bilo je očevidno, da su, od početka rata, bile potopljene tek pedeset i četiri njemačke podmornice; dok su njemačka brodogradilišta, kako su me sad uvjeravali, svakoga tjedna porinula u more tri nove. Novine su pače donijele i opise, kako su se nekoje njemačke podmornice formalno predale; ali admiral mi izjavi, da nije nikad slijedila nikakva predaja, i da su se takve vijesti širile samo s tom svrhom, da se neprijatelj moralno diskreditira. Doznao sam pače i to, da je bilo i članova same vlade, i to onih koji su trebali da budu bolje obaviješteni, pa čak i časnika engleske mornarice, koji su vjerovali, jedni i drugi. da imade više ulovljenih njemačkih podmornica, koje su brižno spremljene u brodogradilištima u Portsmouthu i Plymouthu. Ali ono, što je najviše smućivalo i uzrujavalo Saveznike, bijaše činjenica, što je već bilo ugroženo na svim frontama i samo opskrbljivanje vojske; što su njemačke podmornice proširivale svoje operacije sve dalje u Atlantik; što su njemački gusari bježali na pučinu, i što su tri godine takvih operacija, ustrajnih, ozbiljno zaprijetile moći engleske mornarice. Ta radilo se o opstanku prevlasti Velike Britanije na moru! I nije se admiral Jellicoe obmanjivao glede budućnosti. Položaj je tad bio slab, a



Sl. 52. „Regina Margherita", talijanska oklopnjača, 13.214 tona, potopljena g. 1916.

moglo se očekivati, da se samo pogorša. Ljetno doba, što bijaše na domaku, moglo je samo da olakoti njemačke operacije, jer bi naskoro podmornice mogle da raspolažu dugim dnevima engleskoga ljeta i najpovoljnijim od godišnjih doba. Prema računanju i Nijemaca i Engleza velika kriza rata imala je da uslijedi idućih mjeseci. Bezobzirno ratovanje, što no su provodile podmornice, osnivalo se na sigurnosti, da će konačna odluka pasti prije nastupa nove zime. Koliko sam pak mogao razabrati, općenito se vjerovalo i u samim pomorskim krugovima engleskim, da će njemačka osnova uspjeti. Gubici su mjesečno sad dosizali do milijun tona; pa je posve jednostavni aritmetički račun dostajao, da se ustanovi, koliko su vremena Saveznici mogli još da odole tome uništavanju. Prema mnijenju najkompetentnijih, granica otpora mogla je biti do prvog studenoga 1917.; drugim riječima: ako se dotle ne pronađe kakvo sredstvo protiv podmornica, Velika će Britanija tad morati da položi oružje pred pobjedničkom Germanijom.

— „Mi se nalazimo pred porazom Velike Britanije", — reče mi poslanik Walter H. Page, pošto sam mu razložio situaciju".

Tako je eto opisao položaj svjedok, vrlo kompetentan, amerićanin, kojemu bijaše na srcu, da Njemačka bude poražena, da žrtve torpedirane „Lusitanije" budu osvećene.

Nekoji ustvrdiše, da bi bez onoga silura protiv „Lusitanije" Amerika bila izostala, ili bi zašla u rat pola godine kasnije, a dotle bi rat po svoj prilici bio likvidiran. Da je to mnijenje osnovano, najbolje dokazuje činjenica, što je 15. studenoga 1917. Pershing, zapovjednik američke vojske u Evropi, pisao svojoj vladi: „Ne smije se isključiti mogućnost, da u stanoviti čas Velika Britanija i Udružene države budu primorane da same nastave rat, a da im ostale velevlasti ne budu mogle pomoći materijalno". A 2. studenoga, dva tjedna prije, Lloyd George piše ovo: „G. 1918. bit ćemo u neprilici da odolijevamo na današnjim položajima i da održimo Italiju na nogama! .... Naše zalihe momaka su iscrpljene.... Francuska je već gotova"[1]). — U svibnju pak 1918.,

[1]) Kakvo je raspoloženje vladalo u francuskoj vojsci u svibnju 1917. najbolje rasvjetljuje izvještaj generala Petaina od 28. svibnja 1917., u kojem je prava kronistorija pobuna, koje su započele 4. svibnja, poslije krvavog neuspjeha ofenzive pokušane u travnju od generalissimusa Nivelle.

Petain bilježi te pobune ovim redom:

„19. svibnja: Bataljun koji je imao da zamijeni jedan drugi, uskratio je posluh i raspršio se po šumama.

„20. svibnja: Odio divizije, koji je imao da podupre jednu pukovniju, marširа cestom pjevajući Internacionalu. Provalili su u kuću zapovjednika skladišta i poslali tri delegata s pritužbama zapovjedništvu.

„27. svibnja: U kraju Fère-en-Tardenois imao je da se ukrca jedan bataljun na kolonu autokola, da čim prije dospije u šančeve. Drugi su vojnici sasma

poslije njemačke navale sa Chemin des Dames, Pershing piše: „Položaj je ovdje takav da ćemo, ako rat iduće godine ne svrši, doista mi sami ostati u borbi. Moral Engleza i Francuza nije kakav bi morao da bude, premda je nazočnost naših četa unijela mnogo odvažnosti u njihove redove". — Takav je eto bio položaj i poslije toga, što je Amerika ušla u rat!

Ali, nije tek jednom završetak rata iznenadio svakoga!

U ratu je teško biti prorokom. U španjolskom nasljednom ratu Ljudevit XIV. bio je najbliži uspjehu, kad je bio hametom potučen; dok Napoleon I. bijaše najbliži svojoj katastrofi, kad se je smatrao nepobjedivim.

*
* *

Bitka kod Jyllanda (Jütlanda, Jutlanda). — Tako nazvaše jedinu veliku pomorsku bitku, što se je bila za čitavoga Svjetskog rata između Engleza i Nijemaca. Čini se, da ni prije ni poslije te bitke nije bilo prilike za veliki jedan okršaj na moru.

O toj bitci postoje, kao prvotni izvori, prikazi pojedinih vrhovnih zapovjednika, i to: admirala Jellicoe s engleske, i admirala Scheera, s njemačke strane. Posve je razumljivo, da se ti prikazi ne slažu posvema; ali se ipak dadu upotrijebiti toliko, koliko je nužno za svrhu, koju imade ova knjiga.

Kad je buknuo rat, svijet je očekivao, da ne će proći dugo, pa će se ogledati na moru dvije najjače flote na svijetu: britska

pijani klicali: „Dolje rat"! Ovi su pače pucali iz pušaka i spriječili, da se čete ukrcaju.

„29. svibnja: Regimente, koje su imale da odmarširaju, složile su se u povorku, koja je pjevala Internacionalu, i vikale: „Mi više ne idemo u šančeve".

„Isti dan, 29. svibnja, u odsječku Soissonsa sabralo se nekoliko regimenata pješadije, da marširaju na Pariz".

U tajnoj sjednici komore 17. lipnja Laval priopći jedno pismo, koje je bilo pisano na fronti baš 29. svibnja. U tom je pismu napisano, da „vojnici zahtijevaju, da se sklopi mir pod svaku cijenu. Jedan vojni kor uskratio je poći u šančeve. Nikakvo nagovaranje, čak ni suze pukovnikove, kao ni one generala Lebruna, zapovjednika III. kora, nisu mogle da sklone vojnike na posluh. Taj kor nije bio u prvoj liniji od 15. veljače. Hrana je ljudima nedovoljna. Vojnici su izmoreni od neozbiljnih primjena propisa. Izgleda, da se ratuje protiv kapa, kravata, impermeabla; a kad je doba odmora, vojnici moraju da vježbaju nevjerojatne vježbe. Vojnicima je dodijalo, da ih predvode časnici nesposobni, koji nisu odgovorni ni za što".

Tad je prema zapisniku sjednice nastala buka od strane socijalista, a Laval je nastavio čitanjem: „Konačno vojnici zahtijevaju, da ostave Pariz anamitski mitraljezeri, i da prestanu ugrožavati njihove žene. Svi razgovaraju, kako bi trebalo marširati na Pariz". Laval završi s izjavom, da treba pod svaku cijenu sklopiti mir, da se izbjegne pogibli, da nastane sveopća pobuna u francuskoj vojsci.

i njemačka. I nije se to očekivalo iz puste radoznalosti, da se vidi, tko je jači; već stoga, što se vjerovalo, da će uspjeh te bitke, ne ostane li neodlučna, znatno skratiti, a možda i dokrajčiti ratne nevolje. — Uspomena na bitku u Cušimskim Vratima bila je još prilično živa. Znade se, da je s onom bitkom bio završen rusko-japanski rat.

Posve je moguće, da su Nijemci željeli, da dođe do takova dvoboja, jer je bilo daleko više u interesu Centralnih carstva, da se rat skrati, negoli Saveznika; ali Englezima kao da taj dvoboj ne bijaše poželjan, ne stoga, što bi ga se bojali, već što im je tradicionalna politika propisivala, da nikad ne vade i za druge kestenje iz vatre, već da eventualno natjeraju druge, da sebi za njih opeku prste. Winston Churchill izjavljuje odmah 1914., da će sama blokada britske flote „ukrotiti“ Nijemce. Međutim se to nije obistinilo. Teška je bila blokada britske flote, ali je bila strašnija blokada, koju je podržavala Njemačka svojim podmornicama.

Kolikogod se pričinjalo, da bi jedna velika bitka na moru mogla izgledati kao kad hazarder stavi sve svoje na jednu kartu, ipak se u proljeće 1916. Nijemci odvaže, da izvedu dvije nenadane navale na južnu obalu Engleske, i to na utvrđene britske luke Yarmuth i Lowestoft, ne bi li time izazvali daleko od baza britsku flotu. Te su luke Nijemci bombardirali. Na veliko razočaranje britskog pučanstva britska se flota nije pojavila, niti da Nijemce suzbije, niti da im presiječe povratak. Kad se pak u Velikoj Britaniji javio moralni pritisak, kao posljedica spomenutog razočaranja, vrhovni se zapovjednik britske flote admiral Jellicoe ipak odluči, da koncem svibnja 1916. potraži neprijatelja, ne bi li konačno s njime obračunao. Tako je eto došlo do velike, ali neodlučne bitke, uzduž čitave zapadne obale poluotoka Jyllanda, sve do poviše Skagerracka.

U toj je bitci sudjelovalo mnoštvo ratnog brodovlja jedne i druge strane, od golemih dreadnoughta do laganih torpiljarka. Dakako da nije svaka pojedina jedinica dospjela u vatru. Čini se pače, da je od najjačih brodova britskih sudjelovalo 45, a od njemačkih 27.

I jedna i druga flota raspolagale su nekojim prednostima. Englezi su imali daleko više lakih krstarica, koje su vrlo važan faktor u jednoj floti, budući da takovi brodovi služe kao izvidnice, uhode neprijatelja i dojavljuju njegovu jakost; ali je zato Njemačka imala svoje Zeppeline. K tomu je Njemačka raspolagala savršenom municijom, jer je njemačko tane najprije probijalo oklop broda, a tad bi se istom rasprsnulo, ponajčešće u skladištu brodske municije; dok je britsko tane eksplodiralo kod prvog dodira s nišanom.



Sl. 53. Austro-ugarski dreadnought „Szent Istvan“ (22.000 tona), potopljen blizu otoka Premude.

Dne 31. svibnja 1916. otplove njemačke krstarice pod admiralom Hipperom u 2 sata poslije ponoći; a pola sata kasnije krenula je i glavna flota s vrhovnim admiralom Scheerom. To je udešeno, da najprije krstarice dobrano odmaknu, i da u slučaju sukoba s neprijateljem ovaj ne otkrije odmah flotu; a ova pak da bude dosta blizu, da krstaricama eventualno pomogne i da neprijatelja iznenadi. Da bolje zavara Engleze, dade admiral Scheer prije odlaska prenijeti svoj bežični zovni znak sa svoga admiralskog broda na jednu obalnu postaju. I to mu je uspjelo; jer dok su Englezi bili osvjedočeni, da se admiralski njemački brod nalazi još u drazi Jade, taj bijaše već prije par sati iz nje isplovio.

Kako se moderne bitke na moru daleko razlikuju od predašnjih, i kako se radi brzine pojedinih jedinica (do 20 milja na sat) položaj na moru kinematografskom brzinom mijenja, pojedine faze ove velike bitke ne mogu da zanimaju nestručnu publiku, za koju stoga iznosimo ovdje vremenskim redom, u najvećim potezima, same gubitke brodova na jednoj i na drugoj strani.

Njemački su brodovi, da izbjegnu minama, plovili u gušćjem redu, tako da je razmak između pojedinih jedinica bio od pola kilometra, a među eskadrama od čitavog kilometra.

U 14^h 20^m britska laka krstarica „Galatea“ dospije u kontakt s njemačkim razaračima. Kad su se Englezi požurili, da odrežu Nijemce od njihove baze, ugledaju u 15^h 30^m njemačke krstarice, kako plove sjevero-zapadnim smjerom.

U 15^h 47^m krstarice otvore vatru s obje strane. U početku su obje stranke pucale predaleko, nu Nijemcima je vedro zapadno nebo pomoglo, te su odmah točno gađali. U 15^h 51^m britske krstarice „Lion“ i „Tiger“ pogodi njemačka vatra iz udaljenosti od 13.000 jarda (1 morska milja = 2000 jarda). Englezima je dim razarača smetao, te nisu mogli torpedirati Nijemce, kako su namjeravali. „Lion“ i „Princess Royal“ dobiše nalog da usredotoče svoju vatru na admiralski brod „Luetzow“.

U 16^h 45^m admiral njemačkih krstarica javi, da se bije sa 6 krstarica engleskoga admirala Beatty-a. — Uto je ojačao vjetar, koji je nosio dim na istok, pa su njemački topnici točno gađali.

U 17^h 13^m poleti u zrak, uz užasnu eksploziju, britska krstarica „Indefatigable“, a nakon 17 minuta, uz jednaku detonaciju, i druga krstarica „Queen Mary“ sa svom momčadi. Sad se zakvačiše njemačke torpiljarke s engleskim razaračima iz udaljenosti od 1—1,5 km., i tad potonuše po dvije jedinice na svakoj strani. Britski razarači „Nestor“ i „Nomad“ ispale torpede na njemačke krstarice iz udaljenosti od 3500 i 6000 jarda. Jedan pogodi „Seydlitz“; ali zato Nijemci ta dva razarača najprije oštete, a onda ih unište. Kako su sad obje flote skrenule prema sjeveru,

dospije kod toga okretanja britska flota pod tešku vatru njemačkoga prednjeg brodovlja. Tu su opet stradala dva britska broda „Malaya“ i „Warspite“.

Sada Nijemci počnu ganjati Engleze. Admiralski brod „Iron Duke“ dobivao je protuslovne vijesti i o položaju i o jakosti Nijemaca. Stoga se admiral Jellicoe nađe u velikom škripcu, pa se bilo bojati, da on ne razvije krivo svoju flotu, na korist Nijemaca, ili da ne dospije pod složan napadaj svih njemačkih torpiljarka. S druge strane nije admiral Beatty pravo obavijestio svoga podložnog admirala Hooda o svom položaju, pa se je predaleko zaletio. Uto se Hood sukobi s lakim krstaricama admirala Hippera. Od britskih brodova sad nastrada „Chester“, dok Nijemci izgube „Wiesbaden“.

Od 17^h 55^m do 18^h 40^m vatra je s engleske strane bila mlitava, radi velike udaljenosti i slabe vidljivosti. Nijemcima je mnogo pomogao dim britskih krstarica, koji ih je držao zastrte čitavih 10 minuta, da nisu Englezima pružali nikakav nišan.

U 18^h 30^m prospe „Iron Duke“ prvu vatru na „Koeniga“. Međutim „Derfflinger“ pogodi salvom „Invincible-a“, s kojega se spasi tek šest ljudi.

Kad je britski admiral Arbuthnot navalio na „Wiesbaden“, izgubi svoj „Defence“, dok „Warspite“ i „Warrior“ moradoše otegliti u Englesku. „Warrior“ je putem potonuo.

U 19^h 10^m Nijemci dospješe na dohvat salvama britske glavne flote.

Oko 19^h 14^m bila se gotovo čitava engleska flota s njemačkim krstaricama i prednjim dijelom njemačke flote. Nađoše se na okupu 5. i 6. britska eskadra kao i obje eskadre krstarica Hoodovih i Beattyjevih i još k tomu 5 daljnih britskih divizija. Tada Scheer dade proizvesti umjetnu maglu, koja zaštiti njegove brodove. (Svi su lakši njemački brodovi imali materijal za umjetnu maglu). — Nijemci izgube 1 razarač, a 2 im budu teško oštećena.

U 19^h 25^m prestade za čas pucnjava. U 19^h 59^m javljeno je Jellicou, da njemačka flota kreće prema jugu. Ovaj dade nužne odredbe, i tako u 20^h 18^m flote dođoše opet u dodir, ali bez ikakve katastrofe.

Uto se spusti noć. Jellicoe kao da nije htio noćne bitke. Scheer se pak žurio do svjetionika Horn Reefa, da u eventualnom nastavku bitke izrabi poljane mina i pličine.

U 22^h 20^m Nijemci izgube „Frauenlob“, ali zato oni teško oštete „Southampton“ i „Dublin“. „Frauenlob“, torpediran, potone sa svom momčadi.

Scheer dobije iz Neumuenstera vijest, koju su onamo uhvatili, da je Jellicoe naložio britskim flotilama, da se poredaju

5 milja iza glavne flote. Tako je Scheer doznao za pravi položaj britskog brodovlja.

U 23^h 10^m dođe 4. britska flotila u sukob s prednjim njemačkim brodovima. Briti se nisu snašli, pa izgube brod „Tipperary“. Sad je nastala potpuna zbrka. Nijemci su se sukobljivali sa svojima, a Englezi opet sa svojim brodovima. Tu su sad Englezi izgubili tri razarača, a Nijemci dva.

U 1 sat po ponoći, 1. lipnja, primakne se Nijemcima oklopljena krstarica „Black Prince“, koju potopi unakrsna vatra 3 njemačkih linijskih brodova. Oko dva sata Nijemci izgube svoj „Pommern“, koji nastrada od torpeda. „Luetzow“ se napuni vode. Momčad mu Nijemci spasu, a onda ga torpediraju.

Jellicoe veli, da je u 4 sata dobio vijest, da su Nijemci 16 milja zapadno od svjetionika Horn Reefa. Stoga se on povrati u 11^h na svoju bazu, ali putem potopi oštećene njemačke brodove.

Scheer veli, da britskoj floti, kad je svanulo, nije bilo ni traga, stoga odluči vratiti se u Wilhelmshaven. On se, veli, čudio, zašto Jellicoe nije slijedio Nijemce i napao iduće jutro.

* * *

Gubici britski: 3 bojne krstarice[1]), 2 oklopljene krstarice[2]) i 8 razarača potopljeno u bitci. Jedna oklopljena krstarica potopljena iza bitke na povratku u domovinu. Prije same bitke potopljeno je: 1 bojna krstarica, 1 oklopljena krstarica i 5 razarača. — Svega su Englezi izgubili 111.980 tona brodske nosivosti. K tomu 6097 časnika i mornara ubijenih, i 510 ranjenih.

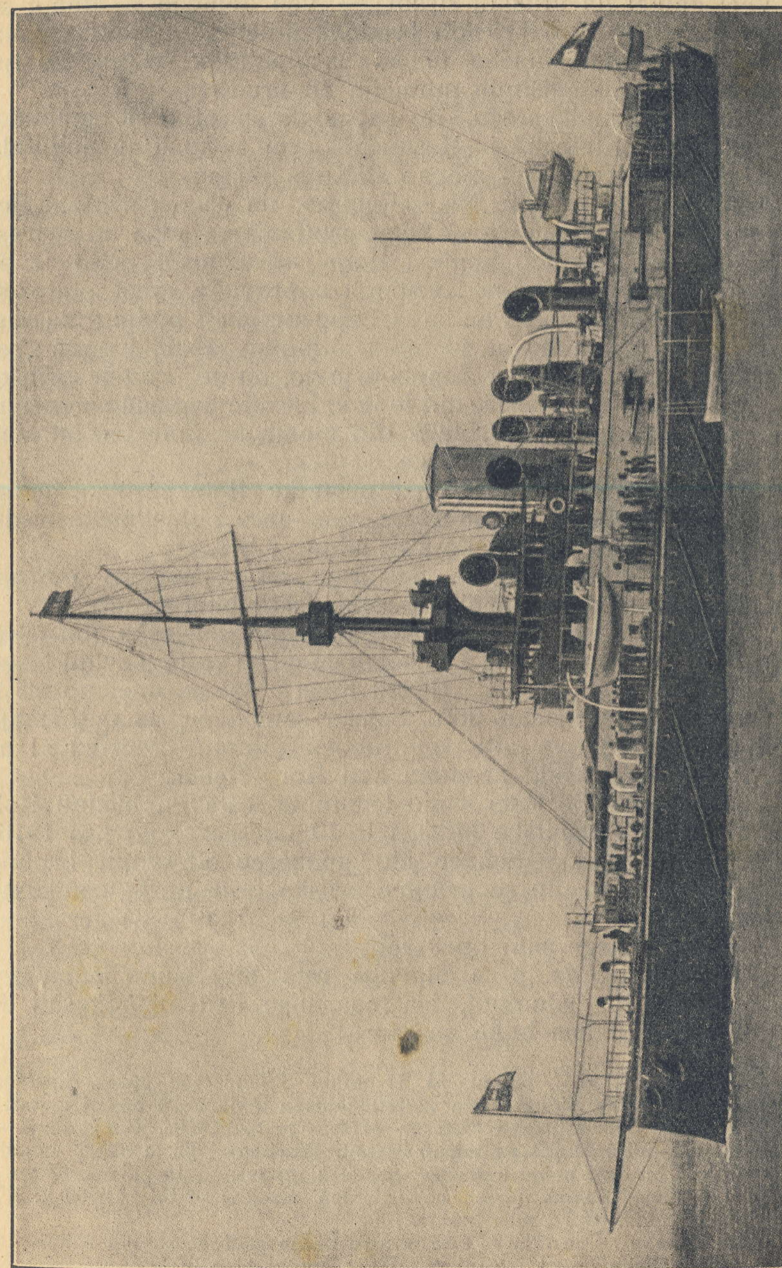
Gubici njemački: 1 linijski brod, 1 bojna krstarica, 4 lake krstarice i 5 razarača[3]) potopljeno. Svega 60.189 tona. K tomu 2545 časnika i mornara ubijenih i 400 ranjenih.

---

[1]) „Battle cruiser“, bojna krstarica. — Brod sporiji jedino od razarača, koji po svojem oklopu zaostaje jedino za „battleship“-om, dakle za najvećim ratnim brodom, zvao se dreadnought ili kako slično. — Izumio ih je admiral Fischer (lord Fisher). Takav je n. pr. bio u svjetskom ratu „Tiger“ (28.500 tona, brz 28 milja, oklop 9—12 palaca na vitalnim stranama). — Drugi je bio „Lion“ (preko 26.000 tona, dug 320 m.).

[2]) „Armoured cruiser“, oklopljena krstarica, stariji je tip, kakav se danas više ne gradi, jer se pokazao preskupim i nevaljalim, a što je glavno preteškim i presporim. Ovake su krstarice imale od 3500—14.000 tona, brzinu od 23 milje, i kalibar od 9 palaca, a oklop do 6 palaca. Takova je bila klasa „Defence“ u ratu.

[3]) Postanak razarača, bojnih i oklopljenih krstarica prouzročio je potrebu bržeg i pokretnijeg broda, a to su onda lake krstarice (light cruiser). Suču do 30 milja, imadu 3—5000 tona, kalibar do 6 palaca, a oklop također do 6 palaca. — Najzadnje, što su ih za rata gradili Englezi, bile su „Renown“, i „Repulse“, svaka po 6 topova kalibra 15 palaca, 27 topova kalibra od 4 palca, 6 palaca



Sl. 54. Austro-ugarska oklopnjača „Wien“ potopljena u noći od 9. na 10. prosinca 1917.

Veći gubici na britskoj strani — veli Jellicoe — imaju se pripisati tome, što je 5 britskih brodova odletjelo u zrak sa svom momčadi, i što su njemačka taneta eksplodirala, nakon što su probila oklop, u skladištima municije tih brodova.

Nijemci su imali sreću, što su mogli spasiti 1250 momaka sa „Luetzowa“ „Elbinga“ i „Rostocka“ prije nego li su potonuli, dok je oštećeni „Seydlitz“ mogao stići na plićinu.

Admiral Scheer veli: „Nade Engleza, da će oni svojom flotom potpuno utući svakoga slabijeg protivnika, jadno su se rasplinule. Da su Nijemci imali i dalje odvažnosti, očito je iz činjenice, što su oni, nakon izvedenih popravaka, opet poduzeli ekspediciju protiv Sunderlanda sa Zeppelinima i podmornicama, tako da su se primakli na 40 milja njihovoj obali, i onda krenuli na jug, pošto je jedan Zeppelin javio, da se primiče britska flota. Ali ta flota nije došla, niti je ikad kasnije poduzela ofenzivu, pa ni onda, kad je g. 1917. velik dio njemačke flote bio odaslan na istok, da osvoji baltičke otoke.

„Jutlanskom je bitkom ugled engleske flote stradao, jer se pokazalo, da ta flota ne podržaje više stare pobjedničke tradicije prošlih stoljeća“. — Tako veli admiral Scheer.

Admiral Jellicoe pobija na kraju svoga prikaza tvrdnju Nijemaca, da su oni pobijedili u Jutlandskoj bitci ovako:

„1) Nijemci su, čim se pojavila velika engleska flota, izbjegavali da se upuste u boj, i nastojali su da se vrate u svoju bazu.

„2) 1. lipnja htjela je „Grand Fleet“ da se opet upusti u bitku, čim nađe njemačku flotu. Scheer sam kaže, da radi stanja mnogih svojih brodova nije smatrao poželjnom ofenzivu ni na samih 12 ratnih britskih brodova kod Horn Reefa.

„3) Njemačka je flota samo jedamput ostavila blizinu Helgolanda, poslije Jutlandske bitke, i to 19. mjeseca kolovoza 1916., pa kad je tom zgodom Scheer bio upozoren od svojih brojnih zračnih jedinica, da mu se primiče britska flota, on je uzmaknuo u svoju bazu“.

Admiral Scheer nato opet veli:

„Značajno je, da je za čitavoga rata bila samo jedna pomorska bitka. Ni jedamput, iza toga, nisu Briti ni pokušali da opet dođe do odlučne bitke na moru!“[1]).

---

oklop, 112.000 konj. sila, brzinu od 32 milje, duljinu 750 stopa, nosivost 26.500 tona. — Ratna iskustva bila su primijenjena konačno u bojnoj krstarici „Hood“, koja se počela graditi 1916., a svršena je tek 1920. Kod gradnje su se prvobitni planovi mijenjali na temelju ratnih iskustava. To je dakle kombinacija linijskog broda i bojne krstarice. Imade 8 topova po 15 palaca, 12 po 6, oklop od 12 palaca, duljina joj iznaša 810 stopa, strojevi su od 144.000 k. sila, nosivost 41.200 tona, sa 32 milje brzine.

[1]) Cf. These Eventful Years (ove burne godine), svezak I. kao dodatak velikomu djelu The Historians History of the World.

b) Na Indijskom oceanu.

Glavni grad i glavna luka Istočne Njemačke Afrike bijaše Dar-es-Salam, što znači arapski „sigurno zaklonište“.

Pod konac mjeseca srpnja 1914. kretali su svi brodovi, što su vijali njemačku zastavu na Indijskom oceanu, obaviješteni brzojavom bez žica, u Dar-es-Salam. Tu su se zaklonili, da se nikad više ne povrate u Evropu.

Nije naša nakana da ovdje iznižemo sve ratne događaje na tom oceanu. Da čitatelj uzmogne predočiti sliku pomorskog ratovanja i u onim dalekim krajevima, iznijet ćemo samo udes njemačke krstarice „Koenigsberg“, koja će svakako zapremiti posebnu stranicu u povijesti pomorstva, onako, kao što će je zapremiti i austrijska „Zenta“.

Njemačka je vlada, čim je naviješten rat, naložila, da se Dar-es-Salam imade isprazniti kroz 24 sata. Posada se imala premjestiti u Pougou, dvadeset kilometara od obale. Time je Dar-es-Salam postao otvorena luka, bez obrane. „Koenigsberg“ je isplovio, a tad su na ulazu u luku Nijemci potopili veliki plivajući dock kao i hidrografski brod „Moeve“.

„Koenigsberg“ je već 6. kolovoza u noći ulovio engleski parobrod „City of Winchester“, oplijenio ga i potopio pred, kako vele pomorci, „prokletom“ arapskom dragom Khorya-Morya. Tu je „Koenigsberg“ urekao sastanak s parobrodom „Somalo“, koji mu je nosio opskrbu ugljena.

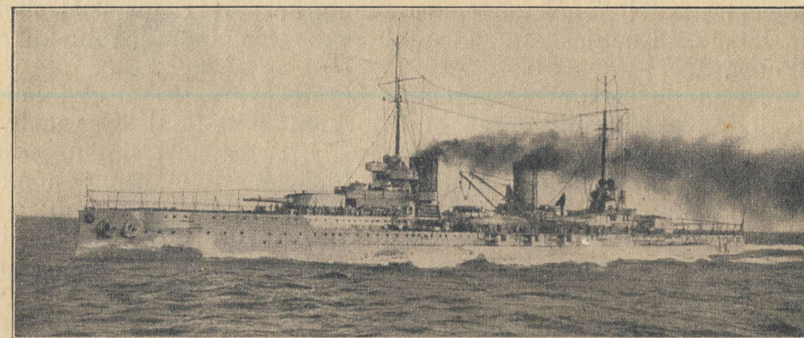
Ostavivši tu drägu, „Koenigsberg“ je imao da nabasa na pet krstarica engleskih, ali im je u noći sretno umakao. Njegov se zapovjednik zvao Loof.

Pred Zanzibarom je nabasao na engleski ratni brod „Pegasus“. U trideset sekunda ispalio je protiv njega tri salve. Oborio mu prvi dimnjak, probio jedan kotao, zapalio palubu, poubijao topnike. U četrdeset časova sasuo je tri stotine hitaca. „Pegasus“ je potonuo sa svojih 48 mrtvaca, a u bolnicu Zanzibara preniješe 59 ranjenika. „Koenigsbergu“ sad nije preostalo, već da se zakloni pred potjerom, kojoj se je mogao nadati od strane Engleza. Uzmičući spuštao je na razmake u onom kanalu velike cilindre, što su Englezi na prvi mah uzeli za morske mine, kad tamo to bijahu limene petrolejske kante s nešto pijeska.

Čim je admiralat engleski primio vijesti o propasti „Pegasusa“, naloži, da četiri krstarice, od kojih je svaka sukala 25 milja i raspolagala s osam topova od 15 centimetara, krenu mahom u potjeru za „Koenigsbergom“. A ovaj s pomoću svoga brzojava bez žica sam zavede svoje progonitelje na krive rute. Te su krstarice pretraživale sve obalne luke punih četrdeset dana, dok nisu nabasale na njemački parobrod „Praesident“, koji bijaše

naoko opremljen kao bolničarski brod. U spisima toga broda nađoše bilješku, da se je „Koenigsberg“ zaklonio u Tsalalè....
Ali nitko od Engleza nije znao, gdje se nalazi Tsalalè!....
Stotinjak kilometara sjeverno od Dar-es-Salama širi se golema šuma, koja skriva deltu rijeke Roufigi. Ta je rijeka bez ikakve trgovačke važnosti i zapuštena. Za nju se držalo, da je nepristupna većim morskim brodovima. Delta pak njezina silno vijuga s mnoštvom rukava, a nalik je golemoj močvari, prepunoj blatnih prudova. „Koenigsberg“ se sretno uvukao iza tih prudova, jer su Nijemci već prije bili izmjerili dubljinu svih tih nebrojenih rukava i rukavića, pa su pronašli, da, u doba plime, može da zađe u dva od tih rukava i veliki brod, ako samo ne treba više od 5 metara i 40 centimetara vode. Za „Koenigsberg“ bijaše dovoljno i pet centimetara manje! I tako on sa svojih 110 metara duljine i 3400 tona nosivosti, sretno zađe u jedan od tih rukava, zaplovi sve dalje i dalje, dokle se nije našao u pravoj gustoj šumi, koja ga je skrivala i zaštićivala, makar mu je njezino granje polomilo antene brzojava bez žica. S tih su grana popadale na brod nebrojene pijavice žedne krvi. Kad je nastala noć, javila se golema jata užasnih komaraca. Momčad je od njihova uboda silno stradala. Javilo se i zavijanje zvijeri i deranje velikih sivih majmuna. Da nije izostalo ni silno kreketanje gorostasnih žaba, ne treba tek da se spomene.
Tu se je „Koenigsberg“ utvrdio. Na zgodne položaje postavi svoje mitraljeze. Ali momčad je stradala od silnih uboda. Pijavice su se uvlačile i u snažno zavijene povoje nogu i sisale evropsku krv. Mnogi je mornar obolio od užasne groznice, gdjekoji od boli poludio.
A kako su se i u dijelovima parostroja pojavile svakojake havarije, trebalo je pojedine dijelove rastaviti i poslati u Dar-es-Salam, da se poprave. Te su dijelove na svojim leđima nosili jadni Crnci onamo i natrag.
Kad su Englezi ipak otkrili, gdje se nalazi Tsalalè, i kad je admiralat dobio tu vijest, stiže iz Londona odrješita nešifrirana zapovijed:
„Potopite ili uništite „Koenigsberg“ pod svaku cijenu“.
Pred deltom Roufigija bijahu tri goleme britske krstarice. A iza njih sve rezerve, što može da pruži britski admiralat. „Koenigsberg“ bijaše petnaest kilometara daleko, u šumi! Jedinstven slučaj u povijesti pomorstva!
Bombardovanje poče 1. studenoga. Sa vrška jarbola engleskih krstarica jedva su se vidjeli vršci Koenigsbergovih jarbola.
Počelo se pravom kišom taneta, koja su tjerala iz njihovih skrovišta šumske zvijeri. „Koenigsberg“ se tada povuče još dublje u šumu. Međutim se javi sjevero-istočni monsun, a nadošle su i

silne kiše. Englezi potope stari jedan veliki parobrod, da zatvore „Koenigsbergu“ svaki uzmak na more. Badava, jer je voda stvorila u razmaku od nekoliko dana novi kanal. Tako su Englezi došli do spoznaje, da bi se mogla na delti Roufigija potopiti čitava jedna flota, a ipak se „Koenigsbergu“ ne bi spriječio bijeg u more. Malo poslije toga doznadu Englezi, da je rukav Kikunja, najsjeverniji od svih, još podesniji za prolaz od onoga, koji su oni htjeli da zakrče.
Dne 28. studenoga četiri milje pred Dar-es-Salamom bila su usidrena dva velika i tri mala ratna engleska broda. U luku odašalju manji ratni brod, koji je donio bombe, da se unište strojevi



Sl. 55. Njemačka oklopnjača „Von der Tann“, potopljena od Nijemaca 10. lipnja 1919.

u trgovačkim njemačkim parobrodima, što su bili usidreni u luci. Pred lukom su se vijale dvije bijele zastave. Na povratku kroz kanal stadoše njemački vojnici u zasjedi pucati na engleski brod. To su Englezi uzeli za prekršaj ratnog prava i obavijestili grad, da će, makar je neutvrđen, biti bombardiran; stoga neka se u roku od šest sati iz njega povuče sve, što je živo. U dva sata poslije podne počela je vatra s ratnih brodova, i malo zatim od njemačkih zdanja ne ostade kamen na kamenu. Kazino, banke, sjedišta plovidbenih društava, svratišta, pivane, javne zgrade, vojarne, sve je bilo pretvoreno u prah. Pošteđene su katedrala, misionska zgrada i bolnice. Urođenički dio grada nije bio ni taknut. U četiri sata i četrdeset časova vatra je prestala.
U Njemačkoj su znali, gdje se nalazi „Koenigsberg“ i domišljali se, da mu treba municije. Stoga odašalju u travnju 1915. veliki trgovački parobrod „Rubens“, krcat, put Istočne Njemačke

Afrike. „Rubens“ se sretno probio u Atlantik, obišao južnu Afriku i zaplovio Indijskim oceanom, ali tu ga ulovi engleski krstaš „Hyacinth“ i potopi.

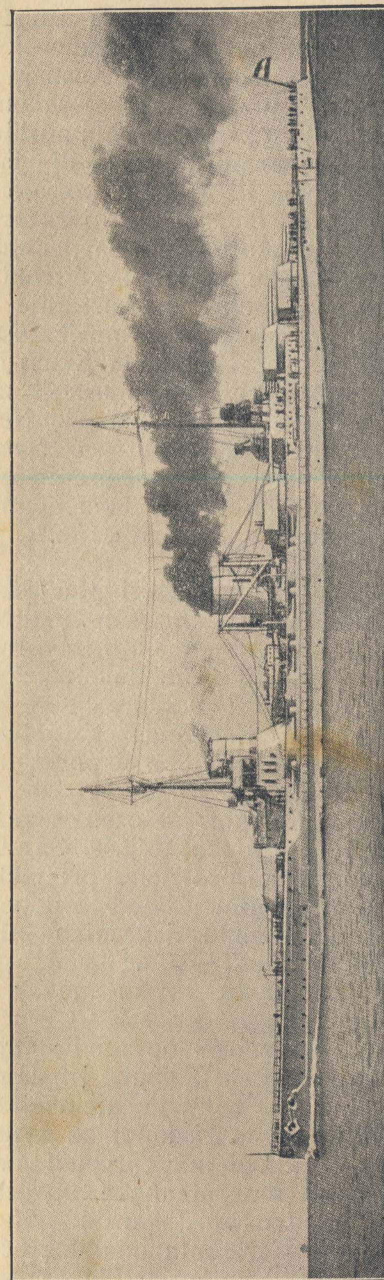
Tekao je mjesec za mjesecom. Englezi su neprekidno opsjedali ušće Roufigija i nadali se, kod svake plime, da će „Koenigsberg“ isploviti. Kad je već bilo proteklo pola godine, opremiše Englezi iz Evrope dva riječna monitora, svaki po 1200 tona i 1500 konjskih sila s jakim topovima. Ti su dospjeli Crvenim morem u Indijski ocean, i našli na licu mjesta još trinaest ratnih brodova. Tako je svega bilo na okupu petnaest napadača na sam „Koenigsberg“! Njegova je momčad već bila decimirana od bolesti. Dne 6. srpnja, rano u jutro monitori zaplove ušćem. Istodobno se uzdignu hidroplani krcati bombama. Započne paklenska vatra s obje strane. Njemačka je vatra bila precizna; Englezi su sipali kišu taneta. „Koenigsberg“ je odolijevao. Uspjeha nije bilo ni na jednoj strani.

Nastavilo se iduće nedjelje, 18. srpnja. Vatra je započela oko podneva. „Koenigsberg“ bude prviput pogođen! Kad je avijatičar to dojavio poznatom kraticom H. T., Englezi sipahu jednu salvu za drugom na istu udaljenost. Pedeset i dvije minute poslije podne odjeknu užasna detonacija. „Koenigsberg“ je planuo; a u 2^h i 30^m stao tonuti. Zastave svoje nije spustio. Kako rijeka nije duboka, nije mogao da čitav potone, pa je izgledalo, kao da još pliva na vodi.

Tako je svršila zadnja njemačka krstarica u dalekim morima. Njezin se zapovjednik pokorio nalozima iz Berlina, a to je bila njegova beskorisna propast. Da je sam, na svoju ruku, preuzeo gusarenje po velikim trgovačkim prugama, na kojima bi se bio namjerio svaki čas na koji veliki trgovački parobrod Saveznika, pun ugljena, živeža, bogatstva, koje je mogao po volji da plijeni i potaplja, bio bi više koristio. Da se je poveo za primjerom Mullera, zapovjednika „Emdena“, koji je potopio — prema savezničkom svjedočanstvu — dva ratna i šesnaest trgovačkih brodova, i Kohlera, zapovjednika „Karlsruhe“, koji je također po priznanju neprijatelja potopio šesnaest engleskih trgovačkih brodova, tako da je panički strah bio zavladao u svim lukama Indije i Australije, i po svim obalama južne Amerike, njegova bi mu domovina bila zahvalnija.

„Koenigsberg“ je ipak izdržao devet mjeseci opsjedanja u šumi, a trebala je čitava jedna eskadra da ga uništi!

Svakako, jedna nova, dotle nezabilježena stranica u povijesti pomorstva: P o m o r s k a b i t k a s r a t n o m k r s t a r i c o m u š u m i!



Sl. 56. Njemačka oklopnjača „Moltke“, potopljena od Nijemaca 10. lipnja 1919.

c) Na Sueskom kanalu.

Dne 2. kolovoza 1914. u 4 sata popodne potpisan je u Carigradu tajni ugovor, po kojem je osmanlijsko carstvo postalo saveznikom Njemačke, i odmah započe turska mobilizacija.

I Centralna carstva, a i Saveznici bili su u tom sukobu svijesni o neizmjernoj važnosti Sueskoga kanala. Osnova Napoleonova poslije 115 godina opet je uskrsla. Samo što za Napoleona kanal ne bijaše prokopan, pa ipak se i onda Sueska prevlaka smatrala ključem Indije. Sad je kanal bio tu, te ako uspije centralnim vlastima da ga zaposjednu, Velika Britanija će biti pogođena u živac. Sir John Maxwell, glava engleske misije kod generala Joffre-a, dobi nalog, da smjesta krene u Egipat. On je bio najpodesniji da upravlja obranom kanala, jer je trideset godina proveo u Egiptu, gdje se je od časti kapetana penjao sve dalje u vojničkoj karijeri.

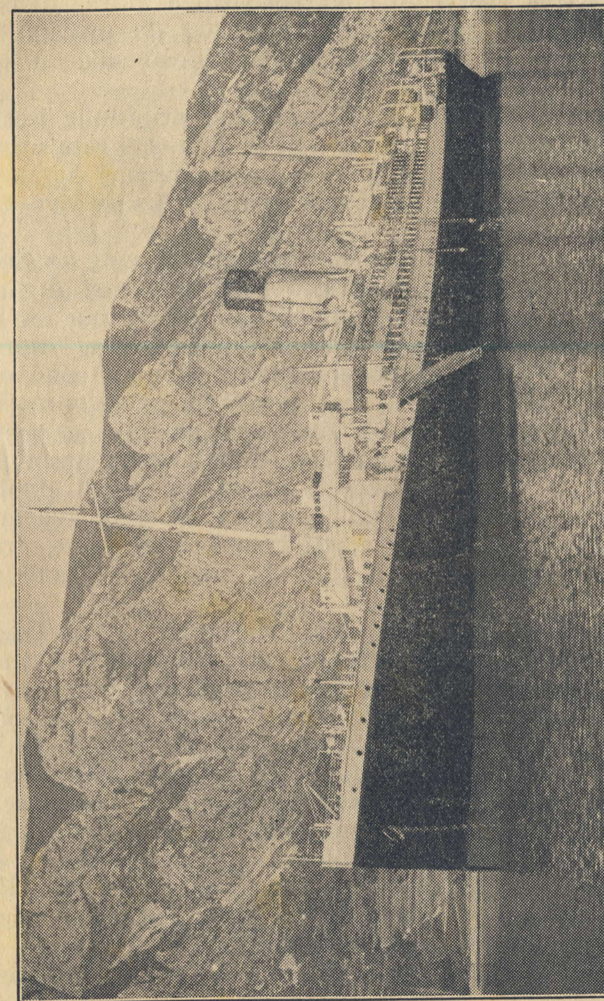
On dade odmah prenijeti na Maltu sve neprijateljske podanike, koji su mogli biti mobilizirani, njih preko šest stotina; k tomu još dvije stotine momaka, što je bilo zatečeno na jedanaest neprijateljskih parobroda, koji su ostali u Port-Saidu, kad je bio objavljen rat.

Ti brodovi nisu odmah bili zaplijenjeni, jer je u smislu ugovora od 8. listopada 1888., koji su potpisale Francuska, Engleska, Italija, Španjolska, Nizozemska, Njemačka, Austrija i Turska, Sueski kanal imao biti i u miru i u ratu otvoren svakom ratnom i trgovačkom brodu, bio pod kojom zastavom. Ali, poslije protupravne provale u Belgiju, lako je mogao koji njih ili više njih, zaploviti kanalom i potonuti u njem, ili posijati po njem mine i još, tobože srazom, potopiti koju od golemih jaružara kompanije Sueskog kanala. Time bi kanal postao za više tjedana neprohodan, te ne bi u pravo doba prispjele na francusku frontu čete, što su se očekivale iz Indokine i Indije, iz Australije i s Madagaskara. Tu je Nijemce izdala prirođena im domišljatost. Spomenuti su parobrodi zaplijenjeni istom 15. listopada! S tom je zapljenom uklonjena prva velika, možda najveća opasnost za Sueski kanal s obzirom na nestalnost egipatskih muslimana. Nepojmljivo je, kako se u Berlinu nisu domislili, kad su već žrtvovali Turskoj „Goeben“ i „Breslau“, da nisu barem jednomu od njih naložili, da umakne u kanal, da ga demolira, i da u njemu potone! To je mogla izvesti i koja njemačka krstarica, koju je rat zatekao u Indijskom oceanu.

Carigrad ostaviše poslanici Rusije, Francuske i Engleske istom 1. studenoga 1914. Isti dan Nijemci poraze englesku eskadru pred čilenskom lukom Coronel. Tim je Atlantik bio otvoren njemačkoj eskadri, i zastoj prometa nastao u svim lukama, od Halifaxa do Plate, od rta Dobre Nade do Gibraltara. I to je trajalo sve do 8. prosinca, kad su kod Falklandskog otočja Englezi porazili njemačku eskadru, osvetivši time svoj poraz na Pacifiku.

U mjesecu studenomu jedini morski put, otvoren savezničkim brodovima za prijevoz živeža i vojnika, bijaše Sueski kanal. A kad je Turska zatvorila Bospor i Dardanele, presjekla je Rusiji svaki dovoz pomoći sa Zapada, i tim je bila osuđena na poraz i na potonju revoluciju. Sva je nada Saveznika bila dakle u Sueskom kanalu, za koji su Nijemci mislili, da će ga moći sebi podložiti, ako onamo stigne turska vojska makar i poslije tri mjeseca. Čudno umovanje!

Uto proglasi general Maxwell 2. studenoga opsadno stanje u Egiptu, i Engleska se izjavi spremnom da brani Egipat. Egipćani, makar su čas prije molili u mošejama za pobjedu njemačkog cara, sultanova saveznika, izjave se s tim sporazumni uz uvjet, da se Engleska obveže, da će, kad se sklopi mir, priznati nezavisnost Egipta. Ali Engleska ne htjede dati nikakove obveze. I 13. studenoga 1914. u petak, sveti dan za islamski svijet, u Ahmetovoj mošeji sa šest minereta u Carigradu, odakle kreće svake godine Sveta karavana, pa u svim drugim carskim moše-



Sl. 57. Najveći parobrod Jugoslavenskog Lloyda „Kraljica Marija“ (17.500 tona).

jama, kao i u onima bizantinskim crkvama, gdje je grčkoga popu zamijenio ulema, dakle u svakoj pojedinoj od onih trista osamdeset devet mošeja carigradskih, kao i u svim drugim, kojima se kupule i minareti ogledaju u vodama Bosfora, te u svim glavnim gradovima carstva u Evropi i u Aziji, istoga jutra, u isti čas, najstariji se kijatib popeo na member, da pročita fetvu propisno potpisanu od svih vjerskih dostojanstvenika, u kojoj je bilo napisano:

„Muslimani... stisnite se oko carskog prijestolja. Poslušajte zapovijed Svemogućega, i razumite, da je država u ratu s Rusijom, Engleskom, Francuskom i njihovim saveznicima, i da su sve te zemlje neprijatelji Islama. Poglavica vjernika, kalif, zove vas pod svoju zastavu, u Sveti rat".

Englezi započnu međutim spremanjem obrane na Sueskom kanalu. Taj je dug 162 kilometra, i dijeli se u tri dijela: sjeverni, dug 75 km, od Port-Saida do Ismajilije, ima iza istočne obale golemu ravnicu, koja je niža od Sredozemnog mora i od samoga Kanala. General Maxwel dade prokopati jedan otvor, i čitava ta ravnica bude u tili čas poplavljena, osiguravši time potpuno Port-Said. I sve do 34. kilometra pustinja se pretvorila u jezero. Na ostale izložene položaje Kanala dade postaviti najteže i najdalekometnije topove. U Kanal su mogli doploviti i golemi ratni brodovi s najjačim topovima. Raspoloživa je za to bila jedna engleska oklopnjača, tri krstarice engleske, tri francuske i jedna ruska. Ustreba li, doći će mahom iz Malte još više brodova.

Međutim je četvrta turska armada kretala prema Egiptu, sa zadaćom, da onemogući dovoženje četa iz Istoka u Francusku!

General Zeki-paša, kojemu je u prvi čas bilo povjereno zapovjedništvo nad 4. armadom, uvidi odmah sve poteškoće i izjavi: „Moje čete ne doprieše nikad do Egipta. Et-Tih[1]) nije moguće proći osim obalnim putem. To je cesta, gdje ima oaza; ali je ona izložena topovima morskih eskadra. Onamo se može opremiti tek jedna divizija, i to gola, bez prtljage; ali i ta bi prispjela sasvim iznemogla i polomila bi zube protiv obrane Sueskog kanala. Ni živa se duša odanle ne bi povratila. Badava se računa na pobunu Egipćana, ili na pomoć Senusa i egipatskih Sudanaca, makar im zapovijedaju Turci".

Radi te izjave nisu Zeki-paši odrubili glavu, kao što je to

[1]) Sjeverni kraj Crvenog mora dijeli se u dva dijela. Dijeli ga poluotok Sinaj. Lijevo je zaljev Sueski, desno zaljev Akabe. Na Sinajskom poluotoku, na sjevernoj strani, između Sueskog kanala i istočne egipatske granice, nalaze se tri imena: Dejbel-Et-Tih, Badiet-Et-Tih, a na obali El-Arisk. Et-Tih je pustinja. Nekoji su je osvojitelji ipak prošli: Hyksi i Feničani, Asirci Assurhaddonovi, Kambizovi Perzijanci, Grci Aleksandra Velikoga i konačno Napoleon Bonaparte.

uradio g. 1516. Selim I. sa Husein-pašom, koji se uoči rata protiv Egipta usudio da upozori na poteškoće marširanja pustinjom. Zeki-pašu su svrgli, i zamijenili ga sa Mersinli-Đemal-pašom, kojega su inače zvali Kučuk-paša.

Glavarom glavnog stožera IV. armade bio je topnički pukovnik Bavarac barun Kress von Kressenstein, poznat pod nazivom Von Kress-paša. On je bio oduševljeni zagovaratelj vojne na Egipat; bio je duša te vojne i pripravio ju je s velikom odvažnošću. Njegova osnova bijaše doprijeti do Ismajilije i zaposjesti Nefike. Tko imade Nefike, imade kanal slatke vode, što dolazi iz Kaira. U tom slučaju braniteljima morskoga kanala ne bi preostalo već da se predadu ili da poginu od žeđe. Ali.... trebalo je zaposjesti Nefike! Trebalo je prevaliti i 300 kilometara puta u pustinji Et-Tih! Na to bi se tada teško bio odvažio i Aleksandar i Napoleon!

Kad su pobrojili deve, što će donositi vojsci pitku vodu, izračunalo se, da bi se moglo opskrbljivati vodom najviše 14.000 ljudi i 900 konja. A što je 14.000 protiv 50.000? Ali, računao je von Kress, tih 50.000 neprijateljske vojske bit će razasuto uzduž čitavoga kanala, i k tomu, te će branitelje kanala s leđa napasti pobunjeni Egipćani.... U tu je svrhu bila određena 25. divizija. Ona je vukla sa sobom tek sedam baterija, od tih samo jednu tešku, te dvjesta hitaca za svaki top. Prtljage ne bijaše skoro nikakve: tek je za časnike bilo određeno po petnaest kilograma. Šatora ne bijaše nikakvih, osim po dva sanitarna za svaki bataljun. Dnevna hrana za svakog čovjeka bijaše: 600 grama baškota, 150 grama datulja, 9 grama čaja i porcija pitke vode. — Ta se divizija dijelila u središnju kolonu (11.600 ljudi), i dvije pobočne (1300 i 1400 ljudi). Put od 300 km. trebalo je prevaliti u 10 etapa, jer opskrba hrane i vode bijaše predviđena samo za 10 dana. Von Kress je računao na vrsnoću turskog vojnika, na njegovu snagu, otpornost proti svakomu zlu, i zadovoljstvo svakom hranom. To je sve istina.

Da se zataji do zadnjeg časa točka, na koju će jurišati središnja kolona, nekoji su pobočni odjeli trebali kretati drugim dvjema stazama u pustinji.

To bijaše osnova von Kress Paše. On bijaše, kako se na prvi mah opaža, skroz neupućen u podesnost umjetnih morskih kanala za obranu. Zaboravljao je, da je Njemačka mogla sklonuti čitavu svoju flotu u kanal Sjevernog mora (Kanal cara Vilima), i da je svaki ratni brod u tom kanalu postajao željezna tvrđava, opskrbljena najjačim topovima, koji su mogli da šišaju i najveće kopnene vojske. A za obranu Sueskog Kanala bilo je dovoljno dvadesetak takvih oklopljenih brodova. On nije računao ni sa savezničkim aeroplanima, koji su ne samo mogli otkriti

kretanje glavne kolone, već su je bombama iz zraka mogli decimirati.

A kad 25. divizija osvoji kanal, lako će pridoći čitava četvrta armada, kojoj je bio na čelu Ahmet Đemal Paša, prozvan Spasitelj Egipta — umovao je šef glavnog turskog stožera!

I 21. studenoga 1914. krenu ta armada s azijske obale, pozdravljena sirenama mnoštva trgovačkih brodova turskih, austrijskih i njemačkih, što su ležali već tri mjeseca na sidru u Zlatnom rogu, čekajući, da im se otvore mora.

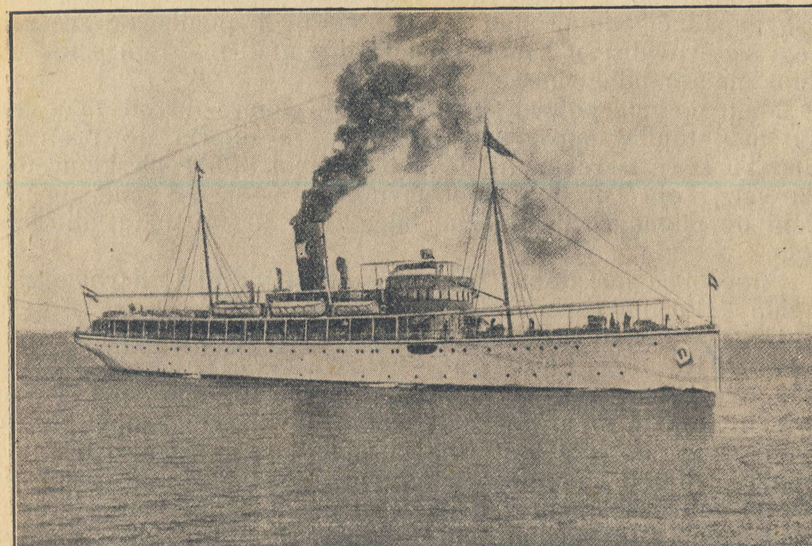
Kompanija Sueskoga kanala, mada ju je vezala neutralnost u ratu, sad više nije mogla ostati neutralna, jer se je sad radilo o tom, da drugi zagospoduje nad kanalom. Nije bez važnosti ni druga činjenica, da su akcije toga društva bile sve, ili skoro sve u rukama Saveznika. Stoga je sad Kompanija prekinula s neutralnim držanjem, i bez ikakove naplate dala Saveznicima, zapravo Englezima, sav svoj plivajući park: prijevozne lađe, brze čamce, remorkere, parne gabare, plivajuće cisterne itd., dok se u golemim radionama društvenim u Port-Saidu popravilo ništa manje od 140 savezničkih brodova, a na 24 trgovačka broda bila instalirana i artiljerija. Kompanija je sama na svoj trošak izdubla doknadnih jezera, priredila mostove od lađa, ukonačila časnike, dala na porabu svoju bolnicu, i ponudila čitavo svoje osoblje. Ona je držala, da se sada, kad je neutralnost više ne zaštićuje, mora braniti, pa da joj samoobrana sve to dopušta. A mogla je i da prestane s tim pomaganjem, kad je opasnost za kanal minula, pogotovo kad je 1918. Engleska zaposjela Palestinu; ali je ipak bila spremna na svaku uslugu Englezima, kao što za rata tako i neko doba poslije sklopljena mira.

I dok su se turske čete teško valjale prema pustinji, na kanalu bijaše sve živo. Jedna krstarica engleska doprati 1. prosinca u Suez trideset i šest transportnih parobroda, a jedna francuska, dan kasnije, dvadeset i šest. No uza sve to, što nitko nije sumnjao, da Turke na kanalu čeka poraz, bilo je više visokih časnika savezničkih, koji su bili zabrinuti, što će kanal onemogućivati Saveznicima svaku protunavalu, dok im je s druge strane bilo dobro poznato, da je pasivna taktika više puta uzrokovala poraz. Takvi su se bojali, što im neprijatelj ne će do zadnjeg časa otkriti točku, na koju se sprema da navali, pa će trebati da branitelji budu trajno spremni uzduž čitavoga kanala. Očito je, da je i na strani Saveznika bilo takvih, koji nisu vidjeli dalje od nosa, i koji bi se bili rado odrekli odlučne pomoći golemih topova ratnih brodova, samo da se ogledaju s neprijateljem u pustinji, zaboravljajući, da su na evropskim poljanama baš teški topovi obavili polovicu posla.

Nije naša zadaća, da opisujemo sve poteškoće, što je imala

da svlada turska vojska u pješčanoj pustinji, niti sva istraživanja francuskih aeroplana nad njom.

Saveznici su imali obilno vremena da utvrde kanal. Kako se u njem svakih deset kilometara nalazi postaja, gdje je kanal znatno širi, do 500 metara, da se brodovi uzmognu mimoilaziti, bilo je kod svake postaje utaboreno pola satnije, i svuda gdjegod je trebalo, podignuti i šančevi. Sve je uopće bilo tako priređeno, da je general Maxwell u ratnom vijeću, 30. prosinca, mogao da izjavi: „Kanal je utvrđen više nego li bi trebalo!"



Sl. 58. **„Karađorđe" parobrod „Jadranske plovidbe"**
(glasovit poradi sraza s parobrodom „Francesco Morosini")

Koncem siječnja 1915. turske su se čete približile kanalu. Tu su ih čekali, osim pješadije, ratni brodovi sa 73 teška i 93 brzometna topa. Đemal paša odredi, da se navala na kanal poduzme čim prije, i 2. veljače započne puškaranje između predstraža, a javiše se i poljski topovi. Najedared pustinja sama obustavi bitku, jer se je razbjesnio Kamsin, silan vjetar, koji pustinjskom prašinom obično zastre sunce. Zrak se tada zasiti pijeskom, i stvara nekakvu suhu žutu maglu, koja može da zadavi čovjeka i sve živo. I Turci, a i britski vojnici dadoše se u bijeg. Da ih pijesak ne zaspe, ljudi su bježali glavom bez obzira; bacali se

na tle licem k zemlji, a obavijali glave, čime god su mogli. Taborskih šatora kod Ismajilije nestade bez traga, baš kao i drveća u velikom parku. Vihor je zatekao Turke, kad su se najživlje spremali za navalu, a bjesnio je debela četiri sata. Tada se tek nastaviše priprave za navalu na turskoj, za obranu na drugoj strani.

U 2 sata u noći odjekne pustinjom glas: „Naprijed, braćo, umrimo za našu vjeru!"

Branitelji polete k topovima. Prvi su hitci rasvijetlili drugu obalu, na kojoj bijaše svrstan čovjek do čovjeka: Arapi 25. divizije i dobrovoljci Svetoga rata. Taneta su padala poput kiše, tako da su napadači odmah stali bježati. Dosta ih pogibe od zrna, a mnogi se strovališe u kanal. Englezi su gađali mjestimice tek na stotinu metara udaljenosti.

Malo podalje pojave se u tami tri gabare krcate Turaka. Dvije su potopila topovska taneta, treća je doprla do protivne obale. Turci se iskrcaju. Ali u to navale na njih engleske urođeničke čete, koje Turcima jednostavno prerezaše grkljane! I ako je koji od napadača nagnuo u bijeg, bio je od indijskih četa zaklan.

Smješnijeg paradoksa nije dotle svijet vidio! U borbi dviju skupina kulturnih naroda evropskih, jedni protiv drugih izrabiše eto bijes i zvjerstvo pripadnika divljih i poludivljih naroda. I to se moralo odigrati baš kod najveličanstvenijeg djela ljudskoga uma u XIX. stoljeću, na Sueskom kanalu, koji je imao da znači triumf civilizacije i novu zoru gospodarskog napretka kulturnih naroda stare Evrope! Taj bijes i zvjerstvo divljih i poludivljih naroda trebao je da se izrabi ne samo na veličanstvenom kanalu, već i na bojištima stare Evrope. Opravdavalo se to nuždom, da se spase kultura i blagostanje; dok uistinu, poslije rata, povijest prave kulture bilježi samo nazadak, a povijest gospodarstva katastrofalnu krizu za čitav svijet. I da se to postigne, jedni posegoše za fanatizmom Turaka Anatolaca, a drugi pozdraviše veselo sudjelovanje Senegalaca, koji, koliko ne dospješe da pokolju žive, plazeći po bojištu poput guja, odrubljivahu glave ranjenim i mrtvim sinovima naroda kulturne Evrope!

Poslije pokolja Arapa slijedio je pokolj anatolskih pukovnija, kako ih je redom Đemal paša odašiljao. Azijska je obala bila prekrita mrtvacima, ranjenicima, puškama, mitraljezama i svom onom prtljagom, koja se ne da razdružiti od poraza. I samo dno kanala bilo je puno mrtvaca. Pojedina tjelesa nabuhla, iznurivahu na mahove na površinu, da ih struja ponese prema velikom Gorkom jezeru.

Ali se Turci lako ne predaju! Njihovi su topovi sipali vatru

na britske brodove u kanalu, na Izmajiliju i na škver VI., sve dok im ne otkriše položaje ratni brodovi francuski, koji u zgodan čas uništiše svu tešku artiljeriju neprijateljsku. Đemal je ipak slao diviziju za divizijom, koje su mitraljeze i topovi Saveznika jednostavno šišali.

U jednoj pustinjskoj udubini čekale su čitavih 18 sati dvije turske brigade sa šest topova priliku da istupe. Ali kad su ih otkrila dva francuska broda, sasuše i na njih takvu kišu željeza, da je i sama ona udubina promijenila svoje lice. Lješine su bile raskomadane, tu i tamo javljao se žuti plamen, a osjećao se oštar zadah melinita. Vojska je turska bila u rasulu. — Značajno je, da je Englezi nisu progonili, već su se i dalje utvrđivali na kanalu!

Dnevna zapovijed Đemal-pašina glasila je poslije poraza: „Ekspedicija je imala jedinu svrhu da rekognoscira kanal, da se može spremiti buduća ofenziva. Operacija je sjajno uspjela; uspjeh je potpun. Čestitamo svima na izvrsnom držanju u borbi".

I da nije odmah, kao po čudu, pala obilna kiša, tako da je nekoje dolinice u pustinji voda gotovo poplavila, turski bi vojnici, poslije Đemalove čestitke, bili poginuli od žeđe!

Povijest ratna nije možda zabilježila bezumnije vojne do ove turske protiv Sueza, ni neopravdanijega straha kao kod Saveznika na Suezu.

d) Na Jadranu.

U smislu pomorske konvencije ugovorene u Parizu između Engleske i Francuske 10. svibnja 1915. vrhovno je zapovjedništvo savezničkoga ratnog brodovlja na Sredozemnom moru pripadalo Francuskoj, a na Jadranu Italiji, i to sjeverno od paralele otoka Fano.

Istočna jadranska obala pripadaše teritorijalno većim dijelom Austriji, manjim Hrvatskoj. Kako ta obala obiluje zgodnim pomorskim bazama i brojnim uporišnim točkama, to su ove mogle izvrsno da pomažu austrijskomu ratnom brodovlju u svim njegovim naletima. To se brodovlje godine 1914. sastojalo najvećim dijelom od najmodernijih jedinica, koje su sve skupa stvarale i zgodnu i moćnu flotu, na koju se stoga moglo i računati.

Austrijski admiral Montecuccoli uspio je ustrajnim radom od više godina, i po svojim vezama na dvoru, da ojača brodovlje, svladavši sve zapreke, na koje je nailazio zbog razrožnosti interesa različnih naroda monarhije, pogotovo zbog njihova slabog shvaćanja pomorskih pitanja. Zapovijedaše pak flotom vrsni admiral Antun Haus. Glas i ugled njegov u pomorskim krugo-

vima bijahu tako prošireni, da je u pomorskoj konvenciji, stvorenoj između Austrije, Njemačke i Italije, čak i ova pristala, da admiral Haus bude na čelu sjedinjenih pomorskih sila Trojnoga saveza u Sredozemnom moru.

U svibnju 1915., kad je Italija stupila u rat, austrijska je flota bila u naponu djelatnosti. Od 1. kolovoza 1914., kad no se zametnuše neprijateljstva, izgubila je samo laku krstaricu „Zentu" (2264 tone) (sl. 51.), koja je, boreći se sama junački protiv možda čitave sredozemačke francuske flote, potonula s razvitom zastavom nedaleko Bara 16. kolovoza 1914. „Zentu" je austrijsko brodovlje osvetilo, zadavši Francuzima znatnijih gubitaka tako, što je siluriralo njihov veliki linijski brod „Jean Bart", potopilo oklopnjaču „Gambetta" i podmornicu „Curie"[1]).

---

[1]) Ako i nije naša zadaća da opisujemo pojedine epizode u velikom ratu na moru, ipak, kako je slučaj „Zente" jedinstven u povijesti pomorstva, a na njoj su bili u znatnoj većini hrvatski sinovi, opisat ćemo taj događaj u kratkim potezima, prema podacima, koje je pobilježio jedan od spasenih Zentinih junaka.

Borba „Zente" sa francusko-engleskom flotom pala je 16. kolovoza 1914. — Taj dan je „Zenta" vršila službu blokade uzduž Crnogorske obale, od Spiča do ušća Bojane. Otplovila je iz Tivta u 4 sata. Obzorje je bilo čisto, vrijeme lijepo, a more mirno, do nešto mrtvog mora od jugo-zapada. Brod bijaše potpuno priređen za borbu, pa su stoga i straže bile pojačane, osobito izvidnici. Brod je mogao u najkraće vrijeme razviti svoju najveću brzinu. Kad je u 7^h 45^m bio između rtova Volovica—Menders, kojih 5 milja daleko od kopna, u sjevero-istočnom smjeru, javilo se od jugo-zapada nekoliko stupova dima: bili su to saveznički brodovi, koji su se s najvećom brzinom približavali.

S južnoga kraja prispije punom parom „Ulan", druga krstarica, te i on javi, što je opazio. Na to i „Zenta" krene punom parom prema Oštrom rtu Boke Kotorske. „Ulan" dobije zapovijed, da se do daljnjega zakloni iza desnog boka „Zente", a oba će broda uznastojati, da se domognu Boke Kotorske.

Malo zatim javio se silan dim sa zapadne strane. To bijaše francuska flota — sedamnaest ili osamnaest velikih brodova, — tipa „Danton", — i oklopljenih krstarica, koje je pratila oveća flotila torpiljarka i razarača. „Zenta" javi svoja opažanja zapovjedništvu V. divizije radiografski u Boku, odakle dođe zapovijed, da „Ulan" kao brži, uznastoji uletjeti u Boku. Njemu doista to i uspije, premda su francuski brodovi sipali protiv njega taneta svakoga mogućeg kalibra.

„Zenta", sporija od „Ulana", bude gotovo sasvim opkoljena od premoćnih savezničkih jedinica. Da se približi obali, zaokrene ona prema Kaštel Lastvi. Njezin je zapovjednik bio načistu, da se njegov brod ne će izvući iz tog škripca, pa se stoga odluči odmah na borbu do skrajnosti, makar, ustreba li, sam i potopio „Zentu".

Saveznički brodovi dospiju na kakvih 12 tisuća metara, s brzinom od 20 milja na sat. Tad im pridođe još pet engleskih brodova, tipa „Inflexible". Bila su, ne računajući male jedinice, 23 ili 24 velika broda proti jedine „Zente"!

Prema teoriji pomorskog ratovanja, ratni brod stanovite veličine, jakosti i oklopa, ne smije se nikad upuštati u borbu s neprijateljskim brodom, koji je očito nadmoćniji. U ovom se slučaju nije radilo o jednom nadmoćnijem brodu, već o golemoj jednoj floti jedinicā, prema kojima je „Zenta" bila igračka.

Savezničko brodovlje ispali ponajprije dva hitca, kao poziv da se „Zenta" preda. Nato zapovjednik njezin, fregatni kapetan Pavao Pachner, za odgovor dade razviti na svakom jarbolu ratnu zastavu. Odmah nakon toga počeše, oko

Moral na austro-ugarskom brodovlju bijaše visok. Mržnja na Italiju, velikom vještinom podržavana od austrijskih oblasti, osobito u časničkim redovima, pokrivaše poput čvrstog cementa sve pukotine, što no su postojale i na moru, a potjecale od narodnosnih opreka između pojedinaca. Zadaća, da tu flotu zaposli u Jadranu, tako da ona ne smeta Saveznike na Sredozemnom moru, zapala je Italiju.

---

9 sati, grmjeti golemi topovi savezničkih oklopnjača. Prvi su hitci prebacili, drugi su bili prekratki, ali ubrzo stadoše taneta padati i po „Zenti". Iz udaljenosti od kakvih 9.0u0 metara jedno tane pogodi parni vod stroja, radi čega dospješe oba stroja izvan pogona, dok je silna para, što je provalila, poubijala veći broj strojara i ložača. „Zenti" uspije da se s pomoću kormila još toliko okrene, da je mogla pucati iz svojih topova (od 12 cm!) na lijevom boku.

Svima je na „Zenti" bilo više nego jasno, da ih čeka junačka smrt i propast. Ne samo časnici, već i kadeti, brodski činovnici i sva momčad, svijesni svoga položaja, držali su se odlično i uzorno. Svaki je ostao na svome mjestu, i makar je udaljenost protivnika, u razmjeru prema nosivosti topova „Zente", bila velika, ipak su se svi trsili da postignu po koji makar i čedni uspjeh. Tane je za tanetom padalo na „Zentu", tako da je u kratak čas bila njezina paluba prekrita mrtvima i ranjenima. Brod je gorio na više mjesta, a svi vodovi i uređaji bili su razoreni, tako da se nije ni pomišljati moglo na gašenje požara.

Najzad im je ostao uporabiv jedan jedini top, i taj je neprestano pucao. Pomorci „Zente" htjedoše dokazati daleko nadmoćnijem neprijatelju, da oni, vjerni tradicijama svojih otaca, ne znaju, što je to uzmicati u borbi, već da znadu izdržati do krajnosti.

Međutim „Zentu" pogode u bok. Voda poče kroz pukotinu prodirati, i brod poče lagano da tone. Ispali konačno još svoja dva torpeda, i zapovjednik sazva preostalu momčad na okup i naloži, da se brod ima napustiti. I kad su uništene sve tajne, sva pomagala i planovi, momčad poskače u vodu. Kad je zapovjednik mislio, da više na brodu nema nikoga, skoči i sam kao zadnji. Ali, kad je primijetio, da na krmi imade još nekoliko ljudi, uspe se na brod, naloži im da poskaču u vodu, a tada i on po drugi put ostavi brod, koji je sad već brže tonuo.

Kad su ostaci posade bili kakvih sto metara udaljeni od „Zente", ona naglo izdignu u vis svoj pramac, i s razvitim zastavama na jarbolima potonu u dubine Jadrana. Momčad, plivajući, spontano je pozdravi sa „Hurrah". Bilo je oko 9 sati i 40 minuta.

Savezničko je brodovlje još neko vrijeme pucalo, a tad zaplovi prema jugu, a da nije ni pokušalo spasiti junačku posadu.

Preživjeli su plivali 4—5 sati prema kopnu, odakle su pridošli čamci, koji su ih iznemogle izvukli iz vode. Od kakvih 350 ljudi spasilo ih se oko 140.

„Zenta" je ostavila u povijesti pomorstva najslavniju uspomenu. Ona nije doduše mogla nanijeti veće štete daleko nadmoćnijem neprijatelju, ali ga je upozorila, da će istočna jadranska obala, dok bude takvih njezinih branitelja, ostati neosvojiva, kao što je bila u svjetskom ratu. Ne smije se pak prešutjeti, da su ona dva torpeda, što ih je ispalila „Zenta", prije nego li je potonula, teško oštetila veliku krstaricu „Edgar Quinett".

Jedan časnik s toga francuskog broda ovako završava svoju bilješku glede epizode „Zente":

„Uz burne poklike i s razvitim zastavama potonula je malena krstarica. Ali u isti se tren potresao naš brod, a momčad je od silne trešnje popadala. Brod se brzo nagnuo na jednu stranu. Ne znamo, da li smo naletjeli na minu ili nas je pogodio torpedo malene krstarice".

Jadran je zapravo zaljev Sredozemnog mora. Dug je kakvih 800 km, dok mu srednja širina iznosi oko 200 km. Zatvoren je sa sjeverne strane. Obiluje tjesnacima, uvalama poput jezera, vrlo dubokim. Brojni otoci stvaraju krasan arhipelag, a njihovi su nizovi kojiput i višestruki. Posve je prirodno, što je takva obala vrlo podesna za stvaranje baza i trajnih uporišta za flotne jedinice. Trajna baza velikog djelovanja bijaše Pulj, a dobre uporišne točke Šibenik i Boka Kotorska. Nije bez važnosti, što ta obala skoro nema najvažnijih preduvjeta za uspješno iskrcavanje neprijateljske vojske.

Zapadna obala jadranska naprotiv je ponajviše glatka, plosnata, s mnogo pličina. Ali njom teče važna željeznička pruga i obiluje dobrim cestama. Tu je dakako bilo vrlo teško stvoriti važnih pomorskih uporišta.

Kotor bijaše sredozemačkom bazom za njemačke podmornice. Da se Saveznici riješe tih podmornica, trebalo je da im onemoguće prolaz kroz Otrantska vrata, a to bijaše vrlo teško s obzirom na širinu toga kanala.

Talijanska je flota g. 1915. imala 14 oklopnjača, 9 oklopljenih krstarica, 16 lakih krstarica, izvidnica i topnjača, k tomu 5 torpedolovaca, 29 torpiljarka za debelo more, 40 obalnih torpiljarka i 20 podmornica; a austrijska flota: 13 oklopnjača, 3 oklopljene krstarice, 7 lakih krstarica, 2 zaštićene krstarice, 3 topnjače, 2 torpedolovca, 30 torpiljarka za debelo more, 26 obalnih torpiljarka i 5 podmornica.

S obzirom na tonažu austro-ugarska je flota bila po prilici jednaka talijanskoj. Ali ova je odmah poslije svog ulaska u rat (24. svibnja 1915.) dobila pojačanja: od Engleske 4 starija linijska broda, 4 lake krstarice i 5 podmornica, dok joj je Francuska poslala 9 torpedolovaca i 7 podmornica. S tom pomoći je premoć talijanske flote nad austrijskom bila znatna.

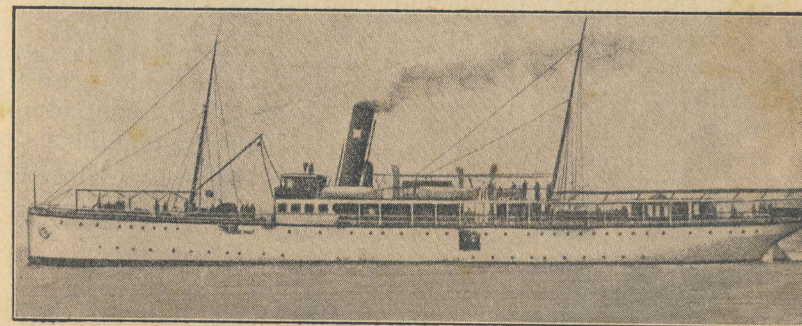
* * *

Njemačke podmornice shvatiše odmah u prvom početku rata, da njihovo djelovanje ne bi moglo donijeti osobita uspjeha, kad bi ga ograničile samo pod vodom, upotrebljavajući silur. Da se pogodi silurom, treba više preduvjeta, a zraka vidljivosti s pomoću periskopa ne siže dalje od 5—6 km. Stoga, da se operira i brzo i sigurno, trebalo je, da podmornice iznure na površinu i da operiraju topom. A da se osujeti djelovanje takvih podmorničkih topova, trebalo je oboružati i trgovačke parobrode kojim topom. Takav top nije smio da bude manjega kalibra od podmorničkog topa. Kako je oklop podmornice uopće lako ranjiv, bilo je nade, da će se takvim topovima prisiliti podmornice da svoje

navale opet ograniče na silur pod vodom. Prije nego li je trgovački parobrod dobio topove, nije mu, na pojav podmornice, preostajalo, do li da se preda. Ta zašto da se opire, kad s njime može da nastrada i sva momčad!

Ali, sad se pojavilo jedno pravno pitanje.

Pravnici neutralnih država, prihvativši njemačko prosvjedovanje protiv ovoga novog sredstva obrane od strane Saveznika, postaviše pitanje: da li se oboružani trgovački parobrod imade smatrati ratnim brodom, ili još uvijek trgovačkim? Ako naime stanovito oružje na brodu mijenja njegov bitni značaj, onda takav brod ima da se podvrgne svim onim ograničenjima, kojima imaju da se u neutralnim lukama podvrgavaju ratni brodovi zaraćenih stranaka, i glede boravka i glede opskrbe. A takvim bi postupkom bila gotovo uništena trgovina Saveznika.



Sl. 59. „Zagreb", parobrod „Jadranske Plovidbe".
(Stari parobrod „Zagreb" bio je torpediran blizu rta Planke).

Ipak se našao kompromisni izlaz, jer su se primijenili posebni propisi glede broja, snage i položaja vatrenog oružja na trgovačkim parobrodima. Takvo oboružanje imalo je da bude lih obrambene naravi. Ali, kad su ti novi propisi bili primijenjeni, Nijemci su na to odgovorili oboružanjem svoje podmornice još jačim i dalekosežnijim topovima.

Nastala je nužda da se nađe novih načina, kako da se zaštiti promet na moru. I došlo se na sustav t. zv. „stražarenih ruta". Taj je sustav prihvaćen u međusavezničkoj konferenciji u Parizu (u prosincu 1915.), a bio je revidiran i ispravljen u Malteškim konferencijama (u ožujku 1916.), kao i Londonskoj (u siječnju 1917.). Tim se sustavom propisivalo trgovačkim parobrodima, da se imaju držati stanovitih smjerova, uzduž kojih će

se postaviti, da stražare, ratni brodovi različita tipa, ali ponajviše stariji i čednije nosivosti, ili pak manji parobrodi, rekvirirani od trgovačkih mornarica, prikladno oboružani, na kojima bijaše momčad kao i časnici s ratnih mornarica.

Takva je zaštita bila praktički suvišna, jer takvi brodovi „na straži" bijahu previše udaljeni jedni od drugih. A drugačije nije ni moglo biti, jer, da se ti razmaci stisnu, trebalo bi toliko parobroda, koliko ih nisu mogle dati sve savezničke mornarice. Osim toga te jedinice „na straži" bijahu za podmornice sigurni znaci, kojim će smjerom ploviti trgovački brodovi, pa su one mogle posve udobno izabrati onu točku za svoju zasjedu, odakle su mogle i uspješno i sigurno djelovati. Te „stražarene rute" nisu zaplitale podmornice ni u kakvu nepriliku, jer su se ove, kako ono reče Tirpitz, uvlačile „kao vuci u stada ovaca". Istom onda, kad su g. 1917. žrtve podmornica dosegle bajoslovne brojke, Saveznici poduzeše na zaštitu pomorskog prometa „sustav praćenja" čitavih skupina trgovačkih parobroda. Takav sustav ne bijaše ništa nova. Takve su se pratnje poduzimale još prije više stoljeća, a napose su ih Englezi upotrijebili u doba velike revolucije i napoleonskih ratova. Od svibnja 1917. pa do studenoga 1917. Saveznici su takav sustav zaveli po svim morima. Sad podmornica nije više mogla navaliti topom, već je bila opet ograničena na silur pod vodom. Sad su se gubici brodske tonaže kod Saveznika počeli postepeno smanjivati.

* * *

Prvih dana poslije 24. svibnja 1915. kad je Italija navijestila rat Austro-Ugarskoj, nije ona očekivala znatnih operacija protiv svoje obale, dok je neizvjesnost pred austrijskim podmornicama savjetovala talijanskim jedinicama najveći oprez.

Italija bijaše u prvom početku najviše zabrinuta za Brindisi, gdje je bilo u zadnje doba doista podignuto šančeva, ali baterije na njima bijahu zastarjelog tipa, bez ikakve brzometnosti, a i nosile su slabo. Stoga one ne bi mogle dulje odolijevati modernim velikim brodskim topovima austrijskim; pa kad bi ovi, ušutkavši njih, još potopili na ulazu u luku koji parobrod, talijanske jedinice ne bi mogle dulje vremena ni unutra ni van. A kad bi Talijani izgubili Brindisi, izgubili bi jedinu svoju bazu u južnom Jadranu, pa bi austrijske podmornice, kao i sva flota, mogle nesmetano djelovati prema Otrantskom kanalu.

Isti dan, kad je Italija stupila u rat, talijanski su torpedolovci imali napasti Grado i Porto Buso, dok bi istodobno avijatičari posuli Pulj bombama. Na jugu pak, uokolo Brindisija, na stotinu milja udaljenosti, bili su ponamješteni laki ratni brodovi,

da pravodobno obavijeste veće jedinice, ako bi se pojavili Austrijanci s pretežnijim silama. Talijanske jedinice imale su da se ogledaju s austrijskima samo u slučaju, kad bi ove bile slabije, inače su se imale povući u Taranto.

* * *



Sl. 60. Svjetionik na grebenu Eddystone.

Austrijski je admiral Haus izdao za početak ratovanja protiv Italije shodne odredbe.

Ratne jedinice austrijske, koje su bile u Pulju, isplovit će u kasnu večer 23. svibnja, da se na domaku talijanske obale po-

razdijele u šest skupina. U zoru 24. svibnja, prve tri skupine, sastojeći se od deset najjačih oklopnjača i četiri torpedolovca, praćene od 24 torpiljarke, bombardirat će sve vojničke i željezničke objekte Ankone, kao i one deset milja udaljene od grada. Četvrta i peta skupina imat će uništiti vojničke objekte u Porto Corsini i željezničke objekte u Rimini; dok će šesta stražiti oko četrdeset milja južno od Ankone, da ne bi prve skupine bile iznenađene s te strane. Četvrta i peta skupina sastojale su se od po jedne oklopljene krstarice, od jedne lagane krstarice i šest torpiljarka; a šesta je imala samo dvije lake krstarice i dva torpedolovca. I dvije lagane krstarice i sedam torpedo-lovaca, koji su bili u Šibeniku, isplovit će u noći 23. svibnja, te u zoru 24. bombardirati željezničke i lučke objekte sjeverno i južno od Gargana. Austrijska je osnova bila izvrsna, bila je dobro provedena i postigla je postavljenu svrhu. Na Soči je naime tada Austrija imala tek 30 bataljuna starijih pučkih ustaša, a bombardiranje talijanske obale imalo je svrhu, da se spriječi onom prugom kretanje vojske, dok se na Soči ne sakupe austrijske čete.

Dok su Austrijanci uništavali željeznicu, mostove i lučke objekte u gornjem i srednjem Jadranu, Talijani su krstarili na jugu, da zaštite Brindisi. Nekoje su njihove jedinice doprle najdalje do arbanaških i crnogorskih obala, da izvide, da li se i tu nalaze baze neprijateljskih podmornica. Talijanska krstarica „Libia“ imala je zadaću da u zoru 24. svibnja navali na otočić Pelagruž, i da uništi na njemu austrijsku stražarnicu.

Istoga dana, u najranije jutro, pojave se nešto sjevernije u južnom Jadranu talijanski torpedolovci „Turbine“ i „Aquilone“. Ali kad ugledaše u daljini nekoje male austrijske jedinice, koje su iste noći isplovile iz šibenske luke, pod zapovjedništvom Janka Vukovića Podkapelskoga, i dok nisu još znali, da li su te jedinice neprijateljske ili talijanske, odluče povući se prema Brindisi. „Aquilone“ sretno umakne u luku, dok „Turbine“ nije to dospio: Austrijanci mu probiše kotlove, onesposobiše topove i cijevi za lansiranje silura. „Turbine“ tada spusti zastavu: bar izvještaji austrijski tako tvrde, dok talijanski to poriču, i tvrde, da je momčad otvorila u podbrođu zapore da brod potone; a kako je sporo tonuo, da su mu „preostalu momčad hitno spasili Austrijanci“. Austrijski izvještaji vele, da je navala 24. svibnja proizvela u Italiji užasan moralni učinak; dok talijanski stručnjaci tvrde, da je taj učinak bio „jednak ubodu igle“. — Neka se sad snađu oni, koji budu pisali detaljiranu povijest velikog rata! Činjenica je, da je talijanska ofenziva na Soči izostala dulje, nego li se je general Borojević mogao nadati.

Talijani uzvrate na navalu austrijske flote, što je jedna divizija oklopljenih krstarica (1. lipnja) bombardirala komad

željezničke pruge Gruž-Kotor, i što su (5. lipnja) oštetili u srednjem Jadranu gdjekoju stražarnicu, zaposlivši kraj toga tri oklopljenje krstarice i nekoliko svojih i britskih izvidnica, te što su posijali brojne mine uzduž svoje i istarske obale. Napose su pak bombardirali 29. svibnja i 9. lipnja brodogradilište u Tržiću.

Poduzeli su i avijatičke navale na Šibenik i Pulj, ali bezuspješne. Austrijanci međutim obore avijon „Cittá di Ferrara“,



Sl. 61. Svjetionik na otoku Helgolandu u noći.

potope jaku podmornicu „Medusa“ i torpediraju englesku jedinicu „Dublin“. A na avijatičku navalu talijansku uzvrate svojim hidroavijonima u noći 6. na 7. lipnja, i ponovnom svojom navalom na Pesaro, Rimini i Monopoli. Talijanski izvještaji vele, da uzrokovana šteta „nije spomena vrijedna“, ali vele i to, da su se neprijateljske jedinice mogle „nesmetano povratiti na svoje baze“.

U zoru 7. srpnja siluriraju Austrijanci s njemačkom podmornicom „U 29“, koju prekrstiše u „U 26“, i potope nedaleko

Venecije oklopljenu krstaricu „Amalfi“ (nosivosti oko 10.000 tona), koju su Talijani poslali iz Venecije, da eventualno pomogne torpedorazaračima, koji su pošli na rekognosciranje prema tršćanskom zaljevu.

Talijani zaposjednu 11. srpnja otočić Pelagruž, i bombardiraju (18. srpnja) opet s jednom divizijom oklopljenih krstarica nekoje vijadukte željezničke pruge Dubrovnik-Kotor. A kad su se talijanske jedinice vraćale, austrijska podmornica „U 6“ potopi oklopljenu talijansku krstaricu „Garibaldi“ (7.294 tone), koja je u tili čas potonula.

Austrijanci navale 23. i 27. srpnja opet na obalne objekte srednje obale talijanske, a da nisu — prema talijanskom izvještaju — nanijeli većih šteta. Talijansku podmornicu „Nereide“ torpedira 5. kolovoza i potopi kod Pelagruža jedna austrijska podmornica. Talijani opskrbe, 9. kolovoza, dobro i pojačaju posadu na tom otočiću, ali su ih ipak 17. kolovoza Austrijanci prisilili da ga isprazne.

*
* *

Kad je u rujnu 1915. Bugarska pristala uz Centralna carstva, glavni njemački stožer udesi ofenzivu protiv Srbije, uslijed koje se dijelovi srpske vojske povuku prema moru i protuku do arbanaških luka.

Mnogo se pisalo o savezničkim operacijama, kako da te čete ukrcaju i prevezu preko mora zajedno s austrijskim zarobljenicima. To je prevoženje trajalo od 22. studenoga 1915. do 4. ožujka 1916. Objektivnost tog pisanja poremetili su politički motivi. Talijani tvrde, da su oni pri tom pomogli sa 441 krstarenjem i ispraćenjem prijevoznih parobroda svojim ratnim jedinicama, a s podmornicama svojim da su postavili 141 zasjedu; francuski brodovi, dodijeljeni talijanskomu, da su izveli samo 164 krstarenja i praćenja, a britski tek 77. Podmornicama francuskim i engleskim Talijani priznaju da su postavile 330 zasjeda, i to Francuzi 172, a Englezi 158. Sami Talijani da su pripomogli prijevozu srpske vojske sa 45 parobroda (nosivosti 130.000 tona), dok Francuzi da su za tu svrhu dali samo 6 parobroda (43.000 tona), a Englezi tek 11 parobroda (50.000 tona).

Samo zaštićivanje prijevoza srpske vojske izvodilo se ovako: Savezničke podmornice postavljene su u zasjedu pred Bokom Kotorskom, da onemoguće izlaz austrijskih jedinica; veće brze savezničke jedinice neizravno su zaštićivale te transporte krstarenjem između Kotora i Drača, a i torpedolovci sudjelovali su u krstarenju zajedno s većim jedinicama, dok su torpiljarke izravno pratile pojedine transporte. Prevezlo se na Krf vojnih i

građanskih lica 142.873, konja i konjanika 10.153, a u druga mjesta Francuske, Afrike i Italije 37.557 lica. Za prijevoza su umrle od kolere 1283 osobe. Austrijskih je zarobljenika prevezeno 23.000. Ti su bili jedini uzrok, što je austrijsko brodovlje ostalo pasivno čitavo vrijeme prevoženja. Ono nije smjelo potapljati transporte, u kojima bijahu tolike tisuće austrijskih podanika. Stoga su i one zasjede i ona krstarenja bila sasma suvišna.

Kad je 28. prosinca 1915. austrijski viceadmiral Fiedler, zapovjednik jedinica u Boki, doznao od zračnih izvidnica, da se na sidrištu pred Dračem nalazi jedan parobrod i više jedrenjaka, koji su iskrcavali opskrbu za srpsku vojsku, i da pred tim sidrištem krstare samo dva torpedolovca, odluči izvesti nalet do Drača, i u tu svrhu odredi laku krstaricu „Helgoland“ i pet torpedolovaca s nalogom, da iznenade i jedinice, što su krstarile, i brodove na sidrištu, te da ih potope. Fiedler se pouzdavao u brzinu svojih jedinica, i vjerovao, da će one postići svrhu i za vremena se povratiti u Boku.

„Helgoland“ otplovi s torpedolovcima točno u ponoć, da u zoru obračuna s jedinicama, što su krstarile, i s brodovima na sidrištu pred Dračem. Oko 2^h 30^m ugleda kod rta Menders francusku podmornicu „Monge“ i potopi je. Njezin zapovjednik, poručnik Morillot, ne htjede se spasiti, već potone sa svojim brodom. U 7^h 30^m potopi spomenute brodove pred Dračem, bombardova staru Dračku tvrđavu i talijanski tabor. Na povratku nabasaju torpedolovci „Lika“ i „Triglav“ (svaki 800 tona) na mine. „Lika“ potonu odmah, dok je „Triglav“, teško oštećen, odvukla u Boku „Tatra“. Spasavajući momčad s „Like“ izgubilo se dragocjena vremena, pa stoga „Helgoland“, bojeći se navale jedinica iz Brindisi, zatraži, da iz Boke krenu i ostale jedinice. U 11^h 45^m isplove iz Boke najprije oklopljena krstarica „Kaiser Karl VI.“ s 4 torpiljarke, za njim izvidnica „Nòvara“ s nekoliko torpiljarka, i konačno stari linijski brod „Budapest“, pa izvidnica „Aspern“ s ostalim torpiljarkama.

Međutim radiogram obavijesti o tom savezničko brodovlje u Brindisi, našto od 7^h 45^m do 9^h 30^m isplove najprije dvije izvidnice pa eskadrila francuskih razarača; onda opet dvije izvidnice s eskadrilom talijanskih razarača; svega dakle četiri izvidnice: dvije talijanske i dvije engleske s devet razarača: četiri talijanska i pet francuskih. Kad su ih ugledale spomenute austrijske jedinice, da budu slobodnije, napuste „Triglav“, udesivši prije što je trebalo, da sam potone. Ali kad su Saveznici ugledali „Karla VI.“ i njegovu pratnju, napuste svaku pomisao, da se ogledaju s neprijateljem. Talijanski izvještaj tvrdi, da je njihova izvidnica „Quarto“, u zajednici s engleskom „Dartmouth“, poto-

pila „Triglav“. Dodaje pak, da je samo „niz sretnih činjenica spasio austrijske brodove od uništenja“.

Poslije tih operacija od 29. prosinca, protekao je siječanj 1916. na Jadranu prilično mirno. Austrijska se vojska primicala Draču po kopnu, a tad ga Talijani isprazne. Kad su ga Austrijanci zaposjeli, brodovlje se savezničko ograničilo na krstarenje u Otrantskom kanalu, da zaštiti pomorski saobraćaj u njemu i južnije od njega. U tom su razdoblju Talijani izgubili dvije oklopnjače: „Leonardo da Vinci“ (22.340 tona) i „Regina Margherita“ (13.214 tona) (sl. 52.).

* * *

U siječnju 1917. sastala se saveznička konferencija u Londonu, u kojoj se, s obzirom na mogući tursko-njemački nalet u Sredozemno more, raspravljalo i o tom, da Francuzi preuzmu zapovjedništvo i na Jadranu. Taj se nalet naslućivao od strane turskih jedinica, koje su imale svoju bazu u Carigradu, pojačanih njemačkim krstaricama „Goeben“ i „Breslau“, koje je Njemačka odstupila Turskoj. „Goeben“ bi prekršten u „Sultan Selim Iawuz“, a „Breslau“ u „Midillu“. Pregovaranje o zapovjedništvu na Jadranu se zateglo, dok ne prihvatiše ovaj engleski posredujući prijedlog: „Ako u Jadran doplovi dio francuske flote, vrhovno će zapovjedništvo dalje vršiti Italija; ali, doplovi li veći dio francuske flote, sa svojim vrhovnim zapovjednikom, onda će ovaj preuzeti i vrhovno zapovjedništvo na Jadranu“. Možda su baš s tom svrhom Francuzi nastojali kasnije da saberu kod Krfa veći dio svojih jedinica, da u eventualnom slučaju oduzmu Talijanima zapovjedništvo savezničkih jedinica na Jadranu. — Pukotine u slozi između Francuza i Talijana ne bijahu nikakva tajna. Saveznici kao da su se htjeli riješiti obveza, preuzetih u Londonskom paktu na korist Italije.

U istoj se konferenciji raspravljalo i o zatvaranju Otrantskoga kanala, jer su se Englezi tužili, da talijanska flota premalo zaštićuje njihove „drifterse“. To su bili maleni parobrodi za ribolov, koji su najpolaganije vukli vrlo duge metalne mreže ispod površine mora. Te su mreže okomito visjele, ispod razine, pa sve do pedesetak metara dubljine. Za oka tih mreža, prilično velika, bijahu pričvršćene bombe, koje su kod sudara imale eksplodirati. Ti su „drifters“ krstarili u skupinama između arbanaške i talijanske obale, u pojasu, što ga stvaraju paralele Otranta i Santa Maria di Leuca. Upravu toga pothvata preuze engleski zapovjednik „pod nadzorom zapovjednika talijanske armade“.

Podmornica, koja je dolazila iz Kotora, ili je plovila u Kotor,

da ne zametne artiljersku bitku s „driftersima“ (koji bijahu oboružani malim topovima) ili s neprijateljskim torpedolovcima, koji su neprestano krstarili nedaleko „driftersa“, bila je prisiljena ili da plovi u znatnoj dubljini, ili u trajnoj opasnosti, da se zaplete



Sl. 62. Svjetionik na ulazu luke Swinemünde.

u koju od onih mreža, da se sudari s kojom od onih bomba, i da barem oda svoj položaj. Druge pak bombe bačene u dubljinu mogle su je vrlo vjerojatno i uništiti. Naravski kod jakog su vjetra „driftersi“ bili potpuno nemoćni.

Mada je „driftersa“ bilo mnogo, ipak se nije mogao njima pokriti čitav spomenuti morski pojas. Veliki su još otvori ostajali slobodni podmornicama; a te je trebalo zatvoriti. Od toga je u bezobzirnom podmorničkom ratovanju mogao zavisiti konačni uspjeh rata. Nije šale: podmornice su u Sredozemnom moru potopile od 1. siječnja do 31. ožujka 240.000 tona trgovačkoga savezničkog brodovlja, a u samom travnju 210.000 tona i to prema podacima Saveznika.

Kod Talijana se pojavila osnova, da se pomično zatvaranje „driftersa“, zamijeni nepomičnim, naime da se izradi i rastegne okomito ogromna mreža između talijanske i arbanaške obale. Na Krfskom sastanku britski predstavnici izjave, da je ta osnova doista genijalna, ali neostvariva. Stoga predlože, da se zatvaranje pojača čitavim poljanama mina, na položajima gdje dubljina to dopušta; nadalje, da se dobavi još više „driftersa“, i da se pomnoža broj torpedolovaca za zaštitno krstarenje. Ali, kad se radilo o tom, da se ustanovi, koje bi od savezničkih flota imale da doprinesu nova sredstva za pojačanje posla, svaki je predstavnik stao opisivati žalosne prilike svoje flote s obzirom na lagane i brze jedinice, tako da su prijedlozi ostali ponajviše u stadiju dobrih nakana.

Koncem 1916. umre austrijski admiral Haus, a naslijedi ga u admiralskoj časti najspremniji pomorski časnik, Hrvat Maksimilijan Njegovan. Baš u doba Krfske konferencije odluči ovaj, da s tri lagane krstarice, s dva torpedolovca i tri podmornice navali na pojas „driftersa“. U isto doba imalo je nekoliko hidroplana da istraži pojas Brindisi—Valona, i da spomenute jedinice izvijesti o eventualnom kretanju savezničkih brodova. Taj je nalet imao uslijediti iz Boke, 15. svibnja 1917., dok je u samoj Boki imalo da bude spremno i ono nekoliko preostalih jedinica.

Njegovanove krstarice ugledaju oko 3^h u noći talijanskoga torpedolovca „Borea“, i potope ga zajedno s jednim parobrodom.

O tom bude obaviještena baza u Brindisi, otkuda odmah krenu u pomoć trima francuskim torpedolovcima i talijanskomu „Mirabellu“, kao njihovu vodiću, što no su krstarili baš sjeverno od Otrantske paralele, dvije engleske jedinice, četiri torpedolovca, s talijanskim „Aquila“, kao vođom flotile.

Austrijske su krstarice vršile primljene naloge i u kratak čas potopile četrnaest „driftersa“, a oštetile ih velik broj. Kad su svoju zadaću izvršile, krenu na povratak. U daljnom okršaju torpedolovac „Aquila“ bude onesposobljen, a austrijska „Novara“ oštećena[1]). Oko podne savezničko brodovlje krenu natrag u

[1]) „Novarom“ je zapovijedao kapetan ratnog broda Horthy, koji za okršaja bi ranjen.



Sl. 63. Spomenik Ferdinandu Lessepsu u Port-Saidu, na ulazu u Suezki kanal.

Brindisi. Na tom povratku njemačka podmornica „U 25" torpedira englesku krstaricu „Dartmouth", pa je odvuku u Brindisi. A torpedolovac „Boutefeu", izlazeći iz luke Brindisi, nabasa na austrijsku minu i potone.

Tako je svršio Njegovanov nalet od 15. svibnja 1917, pohvaljen po koncepciji i od protivničke strane.

Dne 16. srpnja držala se u Parizu međusaveznička konferencija, u kojoj se odlučilo, da Engleska preuzme zapovjedništvo protupodmorničke akcije u Sredozemnom moru i Otrantskom kanalu.

* * *

Kako su američke jedinice redom pridolazile u evropske vode, počelo se pomišljati na koje veće poduzeće. Početkom rujna 1917. sastala se u Londonu nova međusaveznička konferencija. Tu se raspravljalo, kako da se poduzme nešto veće protiv poluotoka Pelješca i otoka Korčule. Na talijanska dokazivanja o izlišnosti toga, opet se raspravljalo o zatvorenju Otrantskoga kanala.

U drugoj polovici studenoga sastanu se u Rimu admirali savezničkih država. Tu je opet bila na dnevnom redu veća akcija na Jadranu. Ali Italija i sada osujeti zaključak. Samo se odlučilo, da se ima čvrsto zakrčiti Otrantski kanal prema već poznatom prijedlogu Italije.

Dne 29. studenoga sastade se u Parizu nova međusaveznička pomorska konferencija. Tu je stvoren „Allied Naval Council". Taj se odbor prviput sastao u siječnju 1918. u Londonu. Tu se opet raspravljalo o Jadranu, gdje zaključe, da prvi Lord admiralata pođe u Italiju, i da pregleda jadransku morsku frontu, te da izvijesti u idućem sastanku odbora. Taj se sastanak držao u Rimu 8. veljače 1918. Tu se konačno zaključi, da se Otrantski kanal nepomično zakrči, dok se mjesto, gdje ostane samo pomično zakrčenje, ima pojačati torpedolovcima, koje će dati Engleska. Engleskoj će stoga pripasti i vrhovni nadzor nad podmorničkim ratom u Jadranu, uz vrhovno zapovjedništvo nad istim u Sredozemnom moru.

Od 12. do 14. ožujka zasjeda u Londonu „Allied Naval Council". Tu se opet pojavi sablast provale tursko-njemačke iz Dardanela u Sredozemno more, s kakvom istovremenom akcijom austrijske flote. Sad Amerićani predlože opet jednu akciju u velikom stilu na Jadranu. Italija je i sad bila protivna tomu, napose stoga, što se u pitanje Jadrana hoće da umiješa država, koja nije potpisala „Londonski pakt".

Čim je minula ta londonska opasnost, pojave se novi zapletaji, i to iz Vrhovnoga francuskog pomorskog zapovjedništva.

Povod je i sada tursko-njemačko brodovlje pojačano boljševičkim, koje su navodno zaplijenili i oboružali Nijemci u Crnom moru! Zato je trebalo odcijepiti jedan dio francuske flote ispod Krfa i premjestiti ga u koju bazu u istom dijelu Sredozemnog mora, a talijanske četiri oklopnjače i tri krstarice imale su doći pod Krf i tu ostati pod francuskim zapovjedništvom. Tako bi se stvorile dvije pomorske armade, obje pod francuskim zapovjedništvom: jedna sa svrhom, da se opre ruskomu i turskom brodovlju kod eventualnog naleta u Sredozemno more, a druga sa zadaćom, da se opire austrijskoj floti. A kako je već otprije vodstvo protupodmorničkog ratovanja povjereno Engleskoj, očito je, da se je time htjelo oduzeti Italiji svaki utjecaj u vodstvu na morskom ratištu. Toj se osnovi opre Italija najenergičnije, pa je i skinuše s dnevnog reda. Ali nije moguće oteti se dojmu, da su Saveznici sustavno išli za omalovažavanjem Italije na moru. Neshvatljivo je ipak, kako se kod Saveznika mogla javiti sablast tursko-njemačko-boljševičkog naleta u Sredozemno more!

Sad je po treći put nabačen prijedlog, da se izvede veća operacija na Jadranu. A da se to pitanje prouči u sve tančine, imao se sastati u Rimu posebni odbor, sastavljen od predstavnika Engleske, Udruženih država, Francuske i Italije. U tom se odboru utvrdilo, da nikakva akcija na Jadranu ne može da bude odlučna, ako nisu na raspolaganje barem dvije divizije kopnenih četa, koje bi se kod te akcije iskrcale, da održe u posjedu objekte, koje bi pomorske jedinice, bilo same, bilo zajedno s tim kopnenim četama osvojile.

Italija izjavi, da ona očekuje austrijsku navalu na Piave, stoga ne može da odcijepi toliki broj četa. Amerićani se izjave spremnima sudjelovati s jednom divizijom, ali bez obveze da ta divizija i ostane doklegod bi njezino sudjelovanje bilo nužno. Preočito je, da je pitanje iskrcavanja na dalmatinsko kopno bila kost, u koju se nije nitko usudio zagristi!

Dok je taj tehnički odbor završavao svoj rad u Rimu, da ga predloži „Allied Naval Council-u", sastalo se 2. lipnja u Versailles-u „Vrhovno ratno zapovjedništvo". Englesku je zastupao Lloyd George i Balfour, Francusku Clemenceau i Pichon, a Italiju Orlando i Sonnino. Tu se je imalo da raspravi o jednoj jedinoj fronti i na moru, i o jednom jedinom vrhovnom pomorskom zapovjedništvu, — kako je to koncem ožujka uređeno glede savezničkih vojska na kopnu. — Vrhovnim zapovjednikom savezničkih flota imao je postati prvi Lord britskoga admiralata admiral Jellicoe. On bi glede dislociranja savezničkih pomorskih sila imao punu vlast. Francuska je ipak imala da dobije zapovjedništvo na Sredozemnom moru, a talijanska je flota imala da dođe pod njihovu vlast.

To je bila najveća ataka protiv pomorskog ugleda Italije, te je na sastanku od 3. lipnja došlo na čas do pravih dramatskih prizora. Rasprava je tekla vrlo živahno, osobito između Lloyd George-a i Sonnina, dok nije Sonnino s drugim predstavnikom Italije demonstrativno napustio dvoranu.

U tom času njihovih malo ne dezolatnih prilika, talijanski „Mas“ 15 torpedira kod Premude austrijsku oklopnjaču „Szent Istvan“. Dužnost nam je, da se tim vrlo važnim događajem potanje zabavimo.

Kad su nade Saveznika u konačni uspjeh bile radi njihove nesloge vrlo blijede, priskoči im u pomoć ruka neodoljive Nemeze, koja im darova pobjedu, kad su joj se najmanje nadali. U Beču se naime nisu nikad, pa ni sada iznevjerili staroj metodi, da se zasluge i junaštva honoriraju nezahvalnošću, a preko osjetljivosti pojedinih naroda da se jednostavno prijeđe. Admiral Njegovan, koji je znao trgnuti iz mrtvila i elektrizirati austrijsku flotu, tako da je s jednim neznatnim njezinim odjelom postigao znatan uspjeh u Otrantskim vratima, zamjeri se u jednom ratnom vijeću caru Vilimu, i zato bude maknut[1]). Na njegovo mjesto dođe za admirala, mimo turnusa imenovan, daroviti i odvažni, ali za Austriju fatalni Horthy. On je čeznuo za lovorikama, pa bi ih u normalnim prilikama po ličnim svojim svojstvima bio i ubrao. Ali, u austrijskoj je mornarici već bilo mnogo nezadovoljnih elemenata, pa su i subverzivne ideje počele da grasiraju, dok se s druge strane između mornara hrvatske narodnosti, koji su čeznuli za slobodom svoje domovine, počelo ispoljavati čeznuće za odmazdom protiv nezahvalne Austrije, koja je tijekom stoljeća Hrvatima sustavno krv ispijala, uvijek u nevolji obećavala, a na kraju uvijek prevarila. Stanoviti pak privilegirani elementi u monarhiji nisu se zgražali šaputati, kako će Hrvati, u slučaju austrijske pobjede, osjetiti na svojoj koži, što još nisu nikad osjetili. Saveznici su opet vješto lancirali lozinke, koje su vrlo lako upaljivale, napose one „o slobodi malih naroda“. Pa kad je Wilson, predsjednik Udruženih država, proglasio svoje znamenite

[1]) Nekoliko dana prije umirovljenja admirala Njegovana bio je u Pulju car Vilim II, koji je sudjelovao u ratnom vijeću što se je držalo na „Viribus Unitis“. Car Vilim je u tom vijeću zagovarao da čitava austrijska flota potraži u južnom Jadranu savezničko brodovlje i da se s njime ogleda. Admiral Njegovan nije mogao da se složi s mnijenjem njemačkoga cara, dokazujući, da, koliko je austrijska flota sposobna da brani našu obalu, toliko bi bilo lakoumno da se izloži okršaju s daleko nadmoćnijim savezničkim brodovljem na otvorenom moru. Car Vilim konačno upita admirala Njegovana: „Što mislite da bi bilo najbolje da se uradi?“ — Admiral mu odgovori: „Sklopiti mir, Veličanstvo“. — Car je u daljnjem razgovoru još dvaput ponovio isti upit, a admiral je oba puta odgovorio: „Sklopiti mir, Veličanstvo“. — Pri odlasku s „Viribus Unitis“ Vilim II. nije se ostentativno rukovao s našim junačkim admiralom, koji je nekoliko dana iza toga bio maknut.

točke, postao je potajnim idolom malih naroda, te su mu povjerovali i oni, koji su u našim krajevima bili najskeptičniji. Da pak ta propaganda Saveznika još bolje uspije, pridošlo je i imenovanje jednog sunarodnjaka grofa i ministra Stjepana Tisze za zapovjednika ratne mornarice austrijske. To imenovanje bijaše prava crvena krpa ogorčenim našim ljudima.

Kad se sve to uvaži, onda nam postaje jasno, kako su mogle u Boki Kotorskoj, 1. veljače 1918., na jarbolima nekojih ratnih jedinica zalepršati crvene zastave. Taj je pokret bio doduše



Sl. 64. Prizor iz Sueskoga kanala.

za nepunih 48 sati ugušen; ali to je bio takav simptom, da su mjerodavni krugovi morali o njem voditi ozbiljnijeg računa, i izbjegavati srazove s osjetljivošću pojedinih naroda.

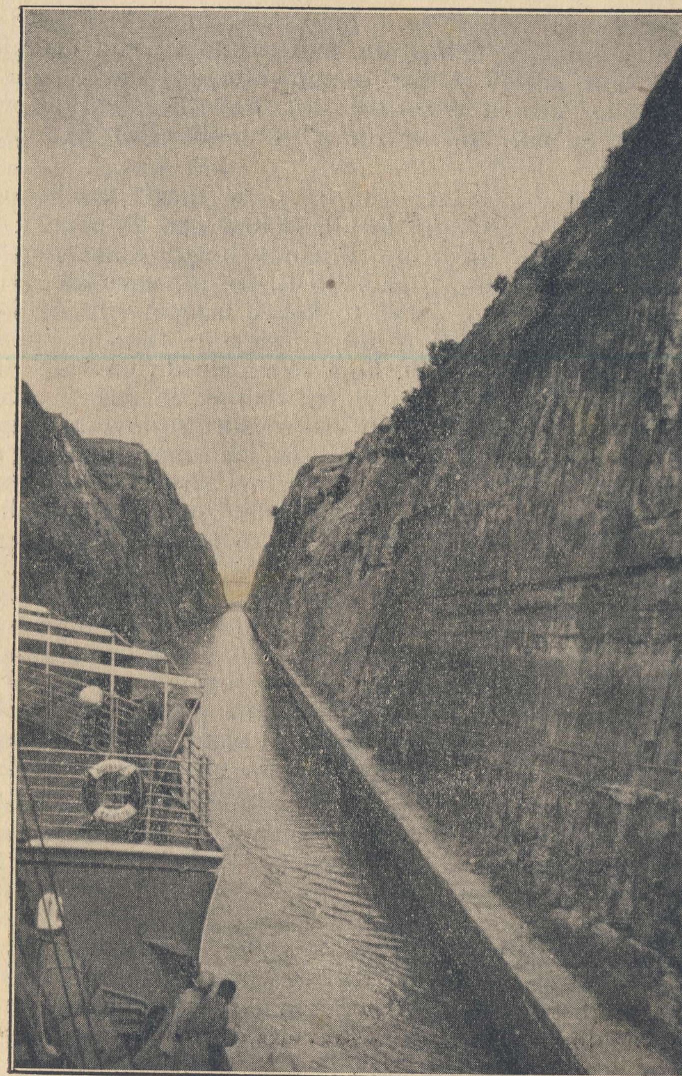
Admiral Horthy odluči ponoviti Njegovanov nalet protiv zabarikadiranih Otrantskih vrata, ali u najvećem stilu. On naime htjede osvanuti pred tim vratima s čitavom austrijskom flotom, koja je još uvijek bila i lijepa i jaka. Njegova je zapovijed naređivala, da, počamši od 7. lipnja, moraju svake večeri isploviti nekoje jedinice iz Pulja, zaštićene noćnom tamom, tako da u

kanale našega arhipelaga dospiju u zoru idućeg dana, i oprezno prispjeti do Boke. Istim su smjerom imale krenuti i sve ostale jedinice, što su se nalazile u lukama Istre i Dalmacije. Kad se pak čitava flota sastane u Boki, tada će se četiri krstarice tipa „Novare" s osam torpedolovaca provući prema jugu sve do dvadeset milja južno od Otranta. Tih dvanaest jedinica bit će slasnim zalogajem i mekom, da navabe na se savezničke sile u kanalu, koje bi Austrijancima imale da presijeku put za povratak. Tako bi te savezničke jedinice dospjele u kontakt i s austrijskim oklopnjačama, koje su imale da kasnije isplove, kao i s njihovom pratnjom, i to s druge, sjeverne strane. Ulovljene u mišolovku savezničke bi jedinice lako i brzo bile poražene, a barikade u kanalu do kraja uništene.

Osnova je Horthyjeva bila genijalna i začeta u vrlo povoljnom času, kad su se naime tri talijanske oklopnjače, sve dotle usidrene u Brindisi, bile povukle u Taranto, 130 milja južno od Otranta, i kad je francusko brodovlje bilo pod Krfom 80 milja daleko na istok. Saveznici su stoga imali tada u južnom Jadranu same lagane jedinice, i to: osam izvidnica tipa „Mirabello", dva torpedolovca, sedam torpiljarka, i šest podmornica talijanskih; dvanaest torpedolovca i šest podmornica francuskih; četiri krstarice tipa „Darthmouth", deset torpedolovaca i četiri podmornice engleske. Horthy je dobro računao, da će te lagane jedinice lako uništiti, ako nenadano navali svojom premoćnom flotom, prije nego li prispiju Talijani s oklopnjačama ispod Taranta i Francuzi ispod Krfa. Horthyjeva četiri dreadnoughta imala su da budu praćena od dvadeset torpedolovaca i šest aviona. Istodobno bi tri starije austrijske oklopnjače stražarile pred arbanaškom obalom, dok bi tucet podmornica, oko četrdeset torpiljarka i četrdeset hidroplana pomagali u toj operaciji, koja bi mogla biti i odlučna za konačni ispadak strašnoga rata. Drugovi bi „Novare" međutim potopili „drifterse", pa bi Otrantska vrata ostala slobodna, otvorena njemačkim podmornicama.

Ta bitka bijaše predviđena za 11. lipnja, a uspjeh je njezin zavisio u prvom redu od tajnosti osnove. Da li je ona ostala tajna, ne znamo još ni danas sigurno.

Večerom 8. lipnja otplove iz Pulja dva dreadnoughta: „Viribus Unitis" i „Prinz Eugen". Na prvomu se vijala zastava admirala zapovjednika Horthyja. Dne 9., ali istom u 11 sati noću, krenuše iz Pulja druga dva dreadnoughta: „Szent Istvan" i „Tegetthoff". I francuski i talijanski izvori ističu, da je prva od tih dviju oklopnjača odmah u početku „imala neprilika", i da je, zbog toga, njezin zapovjednik, kapetan ratnog broda Seitz, bio gotovo bijesan. Morao je naime čitav jedan sat čekati da prođe kroz opstrukcije, a jedan od projektora na ulazu rasvijetlio je bez nužde



Sl. 65. Korintski kanal (ulaz).

i „Szent Istvana“ i „Tegetthoffa“, koji ga je slijedio na 400 metara udaljenosti. U 12^h 30^m brzina tih gorostasa bude stegnuta na 12 milja radi havarije u stroju „Szent Istvana“.

Iste noći dobiju dva talijanska „masa“, br. 15 i 21, dislocirani u Ankoni, nalog, da, pod zaštitom dviju obalnih torpiljarka, krenu prema dalmatinskom otočju, i da između otoka Silbe i Grujice ostanu u zasjedi do zore. Torpiljarke pratilice ostadoše na pučini, dok su „masi“ krenuli sami na određeno mjesto.

Prema talijanskim izvorima, krenuše „masi“ iz Silbanjskoga kanala natrag prema svojim torpiljarkama oko 2^h u noći; kad li oko 3^h 15^m ugledaju na svom desnom boku velik stup crnog dima. Zapovjednik „masa“, kapetan Rizzo, — vele isti izvori, — u prvi je mah pomislio, da su to kakve lagane jedinice, koje su krenule iz Malog Lošinja u potjeru za njim, i to po obavijesti primljenoj od otočnih straža, koje su mogle da ga vide, kad je plovio u vodama Silbe. Kako je već danilo, a „masi“, po mišljenju kapetana Rizzo, ne bi, radi svoje sporije plovidbe, mogli da umaknu navali laganih jedinica, da izbjegne njihovoj navali, odluči iskoristiti tada još slabo svijetlo i navaliti, prije nego li navale oni na njega. Stoga krene prema onom stupu dima sa oba svoja „masa“, i, kad je vidio, da se tu radi o dvije goleme jedinice, naokolo praćene od torpiljarkâ, „mas br. 15“ odape u 3^h i 31^m iz udaljenosti od 300 metara oba svoja silura. Ovi pogode oklopnjaču „Szent Istvan“. I „mas br. 21“ odape protiv druge oklopnjače, ali promaši. Obavivši svoj posao, „masi“ okrenu u bijeg. Stade ih — vele isti izvori — progoniti torpiljarka br. 76, ali je oni s protupodmorničkim bombama prisile na uzmak, tako da su se oba mogla sretno povratiti u Ankonu. Glavne se austrijske jedinice tad povrate u Pulj, gdje ostanu sve do primirja.

Nije moguće oteti se dojmu, da su talijanski „masi“ postavili sigurnu zasjedu. Čini se, da su oni znali, da će spomenute dvije oklopnjače proći, kad će proći, i kojim smjerom. Što je Rizzo krenuo na povratak u 2^h, nije čudo. Oklopnjače su u to doba, prema programu, već morale proći. Rizzo nije mogao znati ni za havariju u stroju, ni za neprilike s opstrukcijama pred Puljem, kao ni za smanjenu brzinu austrijskih oklopnjača; a mogao je pomisliti i to, da su oklopnjače krenule kakvim unutrašnjim kanalom.

Zanimljivo je svakako, što je njemu, kad je već skoro pet četvrti sata plovio prema svojim torpiljarkama, bilo dovoljno, da ugleda onaj dim, pa da odmah krene natrag, i da već poslije 16 minuta sretno silurira „Szent Istvan“! Rizzo dade poslije svega odapeti nekoliko crvenih i zelenih raketa, kao ugovoreni znak

svojim dvjema torpiljarkama: „Silurirao sam. Žurite se u Ankonu. Ja ću sebi pomoći sam“.

„Szent Istvan“ je, ali tek tri debela sata poslije siluriranja, potonuo u dubinu od 70 metara, oko šest milja zapadno od otoka Premude. S njim je potonuo i njegov zapovjednik (sl 53.).

Strašni čas, kad je „Szent Istvan“ počeo da tone, jedan je od najvećih historijskih časova u velikom ratu. Taj čas nije značio samo propast carske austrijske mornarice radi posvemašnjeg padanja morala njezine momčadi, već i slom Austro-Ugarske kao velevlasti. U onom divnom praskozorju javila se pred „Szent Istvanom“ stoljećima očekivana božica Nemeza, neumoljiva osvetnica. Pojavila se kao Nemeza Adrasteja, kojoj se izbjeći ne može. A njoj desno i lijevo svrstale se nebrojene sjene žrtava, koje su vapile za osvetom. Bijahu to sjene žrtava vjerolomstva, okrutnosti, zlobe, nezasitljivosti i svakoga nasilja. Na jednoj strani, uz lijevi bok „Szent Istvana“, svrstale se nebrojene sjene Hrvata mučenika od kobne 1527. godine dalje: prevareni Cetinski izbornici, koji su uzaludno tražili od Ferdinanda vjerolomca, da im povrati izbornu diplomu; od Maksimilijana bezdušno žrtvovani ban Nikola Zrinski, junak Sigetski; otrovani junački ban Juraj Zrinski; njegov stariji sin ban Nikola tobože od vepra razderani; pa mlađi sin Petar ban na Božju vjeru prevareni, u Bečkom Novom Mjestu zajedno sa šurjakom Frankopanom pogubljeni; s njima zajedno Katarina Zrinska, mučenica, s djecom svojom; i onda nepregledne mase bojnika hrvatskih, što no su u neprekidnim ratovima ginuli, da obrane stoljetne vjerolomce i natapali potocima svoje krvi premnoga evropska ratišta; s njima i Jelačić ban, koga je nevjera austrijska do ludila dovela; pa umni Kvaternik i sijaset drugih, kojima je posvećena uspomena u historiji Hrvata. S druge pak, desne strane „Szent Istvana“, svrstali se nizovi sjena otadžbenika talijanskih, koje je Austrija kroz pola stoljeća na smrt osuđivala, u progonstvo gonila, i žive u podzemlje Spielberga i Josephstadta zatvarala, da trunu u užasnim onim samicama; a povrh svih ona slavljena kita mučenika talijanskih, poznatih pod nazivom „Martiri di Belfiore“, — sve, sve te sjene slavnih Hrvata i Talijana, žrtava austrijskih Nerona, vapile su za osvetom, i sad su tu bile nazočne i klanjale se Božjoj Pravdi, što je odredila taj veliki, historijski čas osvete, kad je Austrija konačno doigrala, i kad je eto potlačenim njezinim narodima moglo da sine sunce slobode!

Propast „Szent Istvana“ uništila je čitavu ofenzivnu osnovu admirala Horthyja, i konačno demoralizirala austrijske mornare Austrija je faktično tada ostala bez flote, kojom bi se dalo uopće nešto poduzeti.

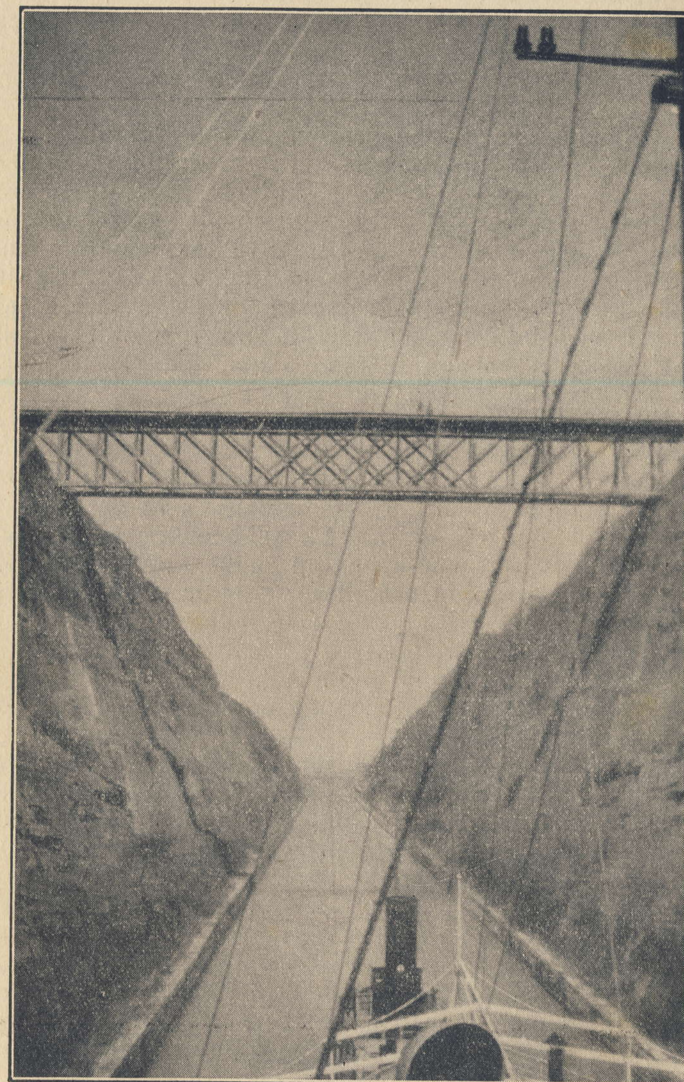
Propast flote, značila je i propast dvojne monarhije kao velesile!
O konačnoj pobjedi Saveznika sad već nitko nije sumnjao.

* * *

Poslije prodora bugarsko-njemačke fronte na Vardaru (Dobropolje, 18.—20. rujna 1918.), odlučeno je, da se bombardira Drač s morske strane. Tu su ulogu preuzele tri talijanske oklopljene krstarice i jedna britska divizija od tri jedinice, dok je iz zraka sudjelovalo 26 talijanskih i 25 britskih aeroplana. Talijanske i britske jedinice bile su kod te operacije zaštićene od eventualnog iznenađenja austrijskih podmornica mnoštvom talijanskih obalnih torpiljarka, kao i mnoštvom „masa“ talijanskih i američkih. Britske su jedinice bile još zaštićene i od četiri njihova torpedolovca. A da mogu nadzirati eventualni dolazak austrijskih brodova iz Boke, stražarilo je četrnaest manjih jedinica uz veliku talijansku oklopnjaču „Dante Alighieri“ (19.400). Nerazmjerno velike priprave za onakvo poduzeće!
Akcija bijaše određena za 2. listopada. Za obranu Dračkog sidrišta postavili su Austrijanci više baterija maloga kalibra, a i nekoliko protuaeroplanskih, koje su oklopljenim krstaricama mogle naškoditi malo ili ništa. Jedinu opasnost za savezničke brodove sačinjavahu nizovi mina i eventualne podmornice.
Navala započe u 8^h od strane 12 zračnih vozila. Za ovima su slijedile druge grupe, dok su krstarice počele s vatrom istom u 12^h 30^m protiv usidrenih parobroda, ukrcavališta i obrambenih baterija. Podmornica „U 31“ pogodi silurom britski brod „Weymuth“ oštetivši mu kormilo. Bombardiranje Drača je trajalo do 13^h 10^m, kad su savezničke jedinice krenule put Brindisi. Austrijanci izgubiše jedan veći trgovački parobrod, jedan im je bio oštećen, a potopljeno im je i nekoliko jedrenjača.

* * *

U dvoboju između Austrije i Italije na Jadranu Italija je izgubila 1915. g.: 10. lipnja podmornicu „Medusa“, 5. kolovoza „Nereide“, 16. kolovoza „Jalea“; 1916. g. 14. srpnja podmornicu „Balilla“, a 31. srpnja „Pullino“; 1917. g. „W 4“. i „Guglielmotti“, koju je nepažnjom potopio jedan engleski brod; a g. 1918. jedna je engleska podmornica nepažnjom potopila u južnom Jadranu talijansku podmornicu „H 5“.
U Jadranu su za vrijeme rata operirale 32 francuske i 25 engleskih podmornica. I od ovih je nekoliko bilo potopljeno. Talijanske su podmornice potopile i nekoje transporte u



Sl. 66. Željeznički most preko Korintskoga kanala.

nutrašnjim vodama dalmatinskim, oštetile torpedolovca „Magnet" (5020 tona), i silurirale jednu austrijsku podmornicu. Prema izvještaju admirala Hausa, njegovo je brodovlje u ožujku 1916. sretno izbjeglo 25 puta silurima talijanskih podmornica u zasjedi.

* * *

Za Velikoga rata usavršena je motorna brodica za siluriranje zvana „mas" (motoscafo-antisommergibile). Prvi su je počeli graditi Talijani, ali su je kasnije poprimili i Englezi i Amerićani. Od početka 1915. do konca rata sagrađeno je 422 „masa". Prvi su „masi" nastupili g. 1916. Krajem rata Italija ih je imala u Sredozemnom i Jadranskom moru 232 s 2800 momaka. U noći od 6. na 7. lipnja 1916. dva su „masa", u pratnji nekoliko torpiljarka i torpedolovaca, na sidrištu Drača potopila transportni parobrod „Lokrum", a dva su opet u noći od 25. na 26. lipnja potopila parobrod „Sarajevo" na istom sidrištu.

G. 1917 nalazile su se u luci grada Trsta austrijske oklopnjače „Wien" i „Budapest". Talijanski „masi" pokušaše više puta da ih siluriraju, dok im zbilja nije uspjelo, da u noći od 9. na 10. prosinca potope „Wien" (5.500 tona) (sl. 54)

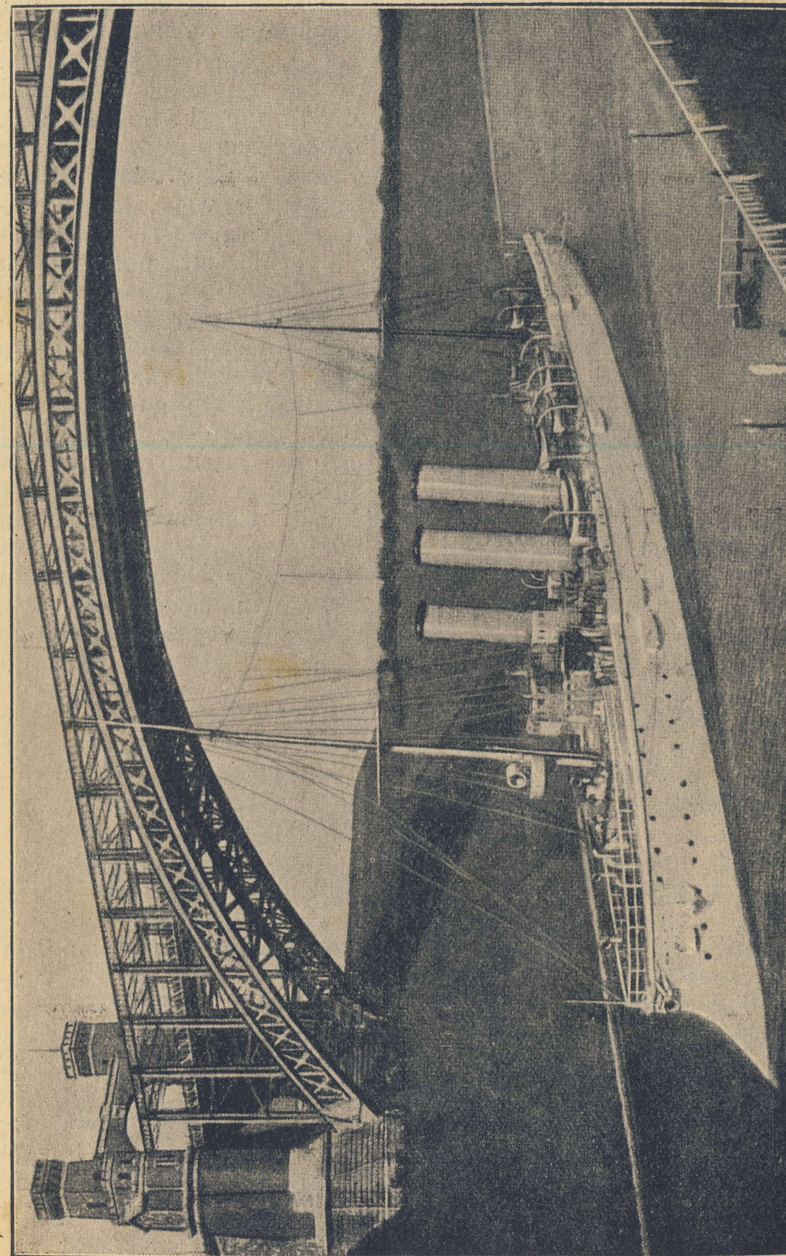
G. 1918. u noći od 10. na 11. veljače tri se „masa" došuljaše u nezaštićenu bakarsku dragu, gdje no bijahu usidrena četiri trgovačka parobroda. Odapeše tri silura, ali ne pogodiše cilja. Nepojmljivo je, zašto se taj neuspjeli pothvat toliko slavi!

Poslije torpediranja oklopnjače „Szent Istvan" (9. lipnja 1918.), pogotovo zbog demoralizacije momčadi, moglo bi se reći, da je austrijsko brodovlje prestalo djelovati; jer koncem listopada djeluju već mornarski sovjeti.

Da se austrijskim podmornicama sasvim zapriječi ulaz i izlaz iz Jadrana, Saveznici su zaključili, kako je već spomenuto, skoro neizvedivu osnovu: da se položi mreža 66 km. dugačka, a 50 metara visoka, da se za istu pričvrsti 1300 mina Du Quillac, da se prigotovi oko pola tisuće plutača sa više stotina km. užeta za njihovo usidrenje, oko pola tisuće sidara iz betona, i nekoliko desetaka tisuća staklenih kugala! Taj su materijal priredile britska, francuska i talijanska mornarica. Polaganje je mreže započelo 22. travnja, i završeno 30. rujna. — Koliko je poznato, samo se je jedna njemačka podmornica zaplela oko prvoga kolovoza u tu mrežu, dok se još izvodio taj golemi posao, i bila je uništena.

* * *

Za savezničku solunsku frontu izvršeno je svega 3.076 plovidba parobroda i 4.924 plovidba ratnih jedinica u ime pratnje.



Sl. 67. Most preko kanala Sjevernog mora.

Prenijelo se na tu frontu: ljudi 746.403, 163.220 komada životinja, 9.157 teretnih kola, 485 topova, i raznog materijala 580.566 tona. Tijekom tih prijevoza potopljeno je 11 parobroda i poginulo 2.057 ljudi. Od tih se utopilo 1.750 kad je potopljen parobrod „Principe Umberto“, ostavljajući sidrište Valone 8. lipnja 1916.

Na Jadranu je ratovanje prestalo, kad je crv demoralizacije rastočio austrijsku flotu. Istočna je jadranska obala inače takve prirode, da je *dovoljno i maleno brodovlje, ali s valjanim ljudskim materijalom, da onemogući iskrcavanje svakom neprijatelju*. Saveznici ne postigoše u svjetskom ratu protiv istočne jadranske obale nikakova uspjeha. Mnogo prije svršetka rata upitao je šef Vrhovnoga francuskoga glavnog stožera admirala Jellicoe: — Što bi se dalo izvesti na Jadranu? A admiral odgovori: — Ništa. Ne može se izvesti ništa, jer nemamo dovoljno torpedolovaca da prate oklopnjače.

Austrijanci su imali samo četiri dreadnoughtsa, Talijani pet u Tarantu, a Francuzi sedam u Krfu. Tih dvanaest dreadnoughtsa bilo je potpuno imobilizirano za svaku akciju na Jadranu, jer je Austrija znala iskoristiti sve prednosti naše obale i našeg otočja! Austrijsku flotu nije nitko pobijedio; njoj je oduzeo život i sposobnost pobunjeni naš mornar, osvetnik nebrojenih naših narodnih mučenika, koje je mučeništvom nagradila ona ista vjerolomna Austrija, za koju su tijekom stoljeća pale stotine tisuća hrvatskih života i protekli čitavi potoci najplemenitije hrvatske krvi.

Austrija je na moru, bez bitke, dobila takav udarac, da je kao carstvo prestala postojati, dok su njezine kopnene vojske još bile na tuđem teritoriju.

e) Tragični svršetak čitave jedne ratne flote.

Čitatelj će se iz dosadašnjega razlaganja lako osvjedočiti, da povijest brodovlja, njegova djelovanja i izdržanih bitaka za svjetskog rata nije još ustaljena. Utjecaji preživjelih pomorskih zapovjednika i patriotizam historijografa pojedinih naroda još uvijek zastiru onu vedrinu, bez koje povijest naprosto nije povijest. Ali polovicom g. 1919. potresla je svijetom vijest o najtragičnijoj tragediji ratnog brodovlja pobijeđene Njemačke, koja je bila prisiljena, da svoje ratno brodovlje preda neprijatelju. To je ono carsko njemačko brodovlje, koje su Englezi, poslije sklopljena primirja, konfinirali u Scapa Flowu, prostranoj drazi Orkneyskog otočja. O tom događaju ne može biti prijepora, pa stoga donosimo ovdje autentični njegov opis.

Jutrom 10. lipnja 1919. jedan se signal s raznim zastavicama izdizao polagano na njemačkom brodu „Emdenu“. Gledaju ga sve ostale jedinice eskadre pobijeđenih, — usidrene nad znatnom dubljinom u onoj tužnoj drazi, — koje ga, već sporazumne, očekuju. Uspravan na zapovjedničkom mostu „Emdena“, admiral von Reuter čeka, bez najmanjeg znaka nestrpljivosti, da mu svi njegovi brodovi uzvrate „primljeno i razumljeno“. Tada se on spusti u kvadrat sa svojim pobočnikom. „Friedrich der Grosse“ poče odmah tonuti. Nad morem započe odjekivati muklo brecanje zvona, — znak napuštanja. S velike oklopnjače, koja tone, ljudi se spuštaju u čamce. I netom je taj kolos iščeznuo, spuste se za njim u dubljinu ostale jedinice: „Moltke“, „Blücher“, „Bayern“, i svi ostali brodovi pobijeđenih. A zvono je neprestano brecalo!

Englezi, koji su bili na straži, preneraženi, izgubiše glavu i počeše pucati na neoboružanu momčad u čamcima. Von Reuter se popne na admiralski brod neprijateljski. Sir Stanley Fremantle, engleski admiral, pođe mu ususret namrštena čela. — Gospodine, — reče mu — počinili ste sramotnu izdaju. Njemačka se ne mijenja: ona je započela rat s vojničkim zločinom, s invazijom Belgije[1]); a svršava ga s jednim pomorskim zločinom. — Von Reuter odvrati mirno, ali odrješito: — Gospodine admirale, što sam učinio, to bi učinio svaki admiral na mojem mjestu. Primam svaku odgovornost za naloge, što sam ih izdao za čast njemačke mornarice. Mir još nije potpisan. Ali, ja vas upozoravam, gospodine admirale, da se nikad, ni u jedno doba, nijednoj mornarici na svijetu nije priznalo pravo, da puca na neoboružane ljude, koji se nisu protiv vas ogriješili nikakvim neprijateljskim činom. Molim vas, da date obustaviti paljbu.

Engleski admiral nije odgovorio, ali je izdao traženu zapovijed.

Nijemac, silno uzbuđen, dugo je promatrao more, što se bijaše zatvorilo nad njegovim brodovima. Tek se, onamo prema kopnu, vidjelo da nešto leprša nad plavim vodama: bila je to njemačka zastava, koja je izronila, a izvješena na jarbolu „Emdena“.

A daleko, na jednom engleskom brodu, svirala je međutim glazba „God save the King“.

* * *

[1]) *Revue des deux Mondes* donijela je u kolovozu 1932. neobjelodanjeno dosele jedno poglavlje spomenice Maršala Joffre-a, u kojem ovaj opisuje konferenciju, držanu u ministarstvu vanjskih posala u Parizu 21. veljače 1912. u večer od 9 sati do ponoći. U toj su konferenciji sudjelovali samo: Poincaré, predsjednik ministarskog vijeća i ministar vanjskih posala, Millerand, ministar rata, Delcassé, ministar mornarice, Palélogue, direktor za političke i trgovačke poslove u ministarstvu vanjskih posala i admiral Aubert, glavar mornaričkoga glavnog stožera. Maršal razloži prednosti, što bi ih imala Francuska u slučaju rata s Njemačkom, kad bi francuska vojska provalila kroz Belgiju i veliku vojvodinu Luksemburg.

Engleski admiralat dopusti, da se spomenuta potopljena flota izvadi iz mora. Toga se posla prihvatio englez Cox, član jedne tvrtke za demontiranje starih brodova. On je sa 80 ljudi radio punih sedam godina, dok nije podigao 25 torpiljarki, 5 krstarica: „Von der Tann“ (sl 55.), „Bremse“, „Moltke“ (sl. 56.), „Seydlitz“ i „Hindenburg“, kao i dva dreadnoughta: „Kaiser“ i „Prinz Luitpold“. Bili su na trideset metara dubljine. Coxovi troškovi iznosili su 450.000 funti, a dobitak tek 10.000 funti. Brodove je pokušao dizati najprije s pomoću najdebljih veriga, ali te su popucale. Onda je uzeo ocjelna užeta, debljine kao što je noga u jaka čovjeka. Najprije su ronioci začepili sve otvore cementom, pa se je kod jednih isisala voda golemim sisaljkama, dok je druge opet napunjao zrakom, i tako ih vukao na površinu. Ta druga metoda uspjela mu je bolje.

XXIV.

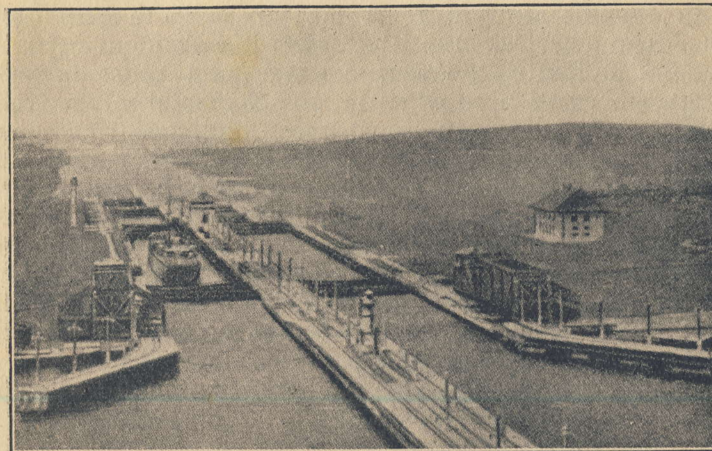
Pomorske prilike Jugoslavije.

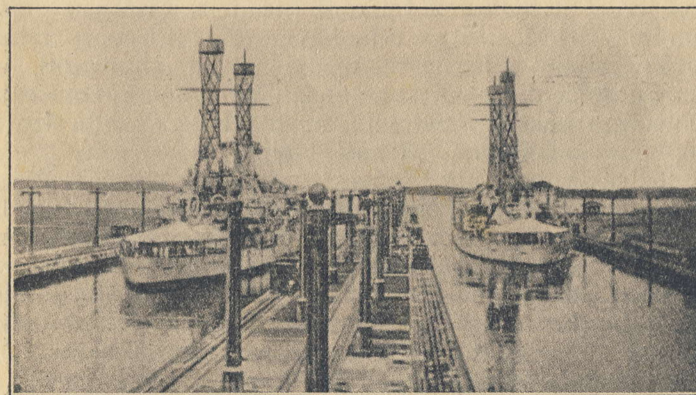
Istočnu i sjevero-istočnu obalu Jadranskoga mora u davno je doba branilo brodovlje slavnih Liburna, pa pomorska sila hrvatskih knezova i kraljeva narodne krvi, onda galije mletačke republike zajedno sa gdjekojim brodom hrvatskih primorskih gradova, djelomice i brodovlje dubrovačko, i konačno carska austrijska mornarica. Danas tu zadaću imade ratna mornarica kraljevine Jugoslavije.

Samo po sebi nam se nameće, da na ovom mjestu istaknemo nekoje događaje iz godine 1918., kod sloma austro-ugarske monarhije, u pogledu njezina ratnog brodovlja.

Kad su mjerodavni krugovi u Beču konačno ipak uvidjeli, da spasa više nema, i da je posvemašnja katastrofa pitanje od nekoliko dana, učinili su gestu, kojoj se ni najokorjeliji grješnici, kad je duša već na jeziku, obično ne otimlju. Osvjedočivši se, da oni, ni u najboljem slučaju, dulje nad našom obalom i nad Jadranom vladati ne će, htjedoše, u pogledu ratnoga brodovlja, staviti zapadne Saveznike pred gotov čin. A da tome činu dadu i značaj legalnosti, odrediše da se ratno brodovlje austro-ugarsko imade predati Hrvatima, odnosno Narodnom Vijeću u Zagrebu. Čini se, da su, bar u tom odsudnom času, ti krugovi bili svijesni, da su se tijekom stoljeća Hrvatima nanosile same nepravde u svakom pogledu, napose u pogledu mora. Dovoljno je spomenuti samo t. z. Riječko pitanje i falzificirani § 66. hrvatsko-ugarske nagodbe s famoznom krpicom, pa proglašivanje hrvatskog pri-

5





Sl. 68. Prizori iz Panamskoga kanala.

morja „ugarskim“, pa uknjiživanje golemih komada naše obale kao vlasništvo „ugarskoga“ erara. Sada ti krugovi ipak htjedoše „oporučno“ da pokažu na zakonitoga baštinika Austrije na Jadranu i time da donekle saniraju nepravde, što su ih tijekom stoljeća nanosili narodu hrvatskomu. Pa makar i u krajnom času, htjedoše svojom gestom da pokažu, ako već netko mora da naslijedi austro-ugarsko ratno brodovlje, da po elementarnoj pravičnosti imade na to u prvom redu pravo narod, koji već trinaest stotina godina, a možda i dulje, sjedi na obali Jadrana; narod, koji je za to brodovlje davao tri četvrtine momčadi; narod, čija je obala davala državi značaj i ugled Velesile.

Posve je razumljivo, što nam ti isti krugovi ne „oporučiše“ i trgovačko brodovlje. To se je brodovlje, u svojoj skupnosti, zvalo doduše austro-ugarsko, ali svaki taj brod bijaše vlasništvo privatno. Država je, kao što to biva svuda po svijetu, doznačivala parobrodarskim društvima, za stanovite usluge, kao što je prenašanje pošte, prevažanje vojske, veće ili manje subvencije; doznačivala je slobodnoj plovidbi i t. z. „miljarine“, ali s time niti je sticala, niti je mogla da steče kakvo pravo nad tim brodovljem. To je brodovlje bilo najmanje državno. Možda bi spomenuti krugovi bili „oporučno“ odredili nešto i glede toga trgovačkoga brodovlja, pa „valeat quantum valere potest“, nama u prilog, — ali su valjda promislili, da, ako i dođe do diobe toga brodovlja, da nam tri četvrtine njegove nitko na svijetu oduzeti ne može, jer je u njemu u tolikom razmjeru zastupan naš narodni kapital. Hrvati niti su rata navijestili, niti su u ratu bili poraženi! Za grijehe Austrije mi nismo morali odgovarati. A nije se smjela mimoići ni druga činjenica, da je, kao što na ratnom, još više na trgovačkom brodovlju, možda 90% osoblja stručnoga i mornarskoga sačinjavao baš naš živalj.

Pa što se je dogodilo?

Od „oporučene“ nam čitave ratne mornarice austrijske dopao nas je dio, koji nije spomena vrijedan, tako da se sve mora stvarati iz početka; dok nas je, kod diobe trgovačkog brodovlja zapala jedna osmina! Od 849.000 tona, što je bivša monarhija još imala g. 1918., dobili smo nekih 108.000 tona. Ali nam zato ostade neozleđeno pravo da lovimo ribu u Jadranu, da se u njemu kupamo i da iz njega vadimo sol!

I tako se je još jednom ponovio historijski zločin, da su se obveze drugih, za usluge iskazane od strane trećih, ne samo naplatile komadima našega teritorija, već, ovoga puta i najboljim jedinicama našega, najvećim dijelom našega brodovlja, kao da se nije za „kompenzacije“ imalo na raspolaganje beskrajnih teritorija na crnom kontinentu i brojnih otoka u Pacifiku! Jer da su „kompenzatori“ bili manje sebični, mogli su s nekoliko desetaka tisuća

četvornih kilometara tuđega crnoga kontinenta zadovoljiti one, koji su pod svaku cijenu trebali da se iskažu pred svojim narodom, da su dobili ipak za ratne žrtve nešto teritorija, mada žiteljstvo tog teritorija jedva nadmašuje broj njihovih mrtvih u velikom ratu. S takvom kompenzacijom na crnom kontinentu bila bi brisana i ona grdna ljaga „Londonskoga Pakta“, u kojem nacrtaše buduću vivisekciju na najživljem komadu našega narodnog tijela, kao da smo mi uživali suverensko pravo navještaja rata, i kao da su naši ljudi ravnali vanjskim poslovima austro-ugarske monarhije. Ovako se posijalo u srcu Evrope među susjedima zlo sjeme, lih iz sebičnosti, samo da se spasi koji komad crnoga kontinenta, s kojim bi, ili bez kojega bi, velike kolonijalne države ostale jednako moćne i bogate.

S takvom kukavnom baštinom na moru, našim je primorcima bilo vrlo teško da nešto uspješno počnu. Ipak, naše pomorske krugove nije smela ta golema nepravda, pa su i gradili i nabavljali u inozemstvu nove brodove, tako da je naša trgovačka mornarica, makar je g. 1921. raspolagala tek sa 124.563 tone brodske nosivosti, već g. 1926. raspolagala s 231.774, a g. 1930. sa 323.580 tona. Dakle: za ciglih deset godina naša se je trgovačka tonaža skoro potrostručila; a to je, treba priznati, u ovim poratnim prilikama i velikoj svjetskoj gospodarskoj krizi velik uspjeh.

Postepeno se je organizirala i naša pomorska uprava. Čitava je obala razdijeljena u pet pomorskih okruga, koje sačinjavaju lučke kapetanije i lučka zastupstva.

Danas je naša obala također prilično rasvijetljena, tako da je noćna plovidba u našem arhipelagu sigurna. Imademo preko četrdeset velikih svjetionika, oko dvije stotine lučkih i kakvih šezdeset automatskih fenjera. Ni ne spominjemo znatan broj pomorskih znakova bez svjetla i gdjekoju plutačicu.

Fuzijom dvaju naših parobrodarskih društava: „Atlantske Plovidbe“ i „Jugoslavensko-Amerikanske Plovidbe“ nastao je „Jugoslavenski Lloyd“. Tako su došle (na 1. siječnja 1929.) 23 jedinice pod jednu društvenu zastavu. Ti su parobrodi, svi bez iznimke, transoceanski. Najmanja nosivost pojedinog od tih parobroda iznosi 6.400 tona, a najveća 10.000 tona. To novo društvo, od siječnja 1929. do kraja 1930., dakle u same dvije godine, povećalo je broj parobroda za nekoliko jedinica, tako da sad (g. 1931.) posjeduje 27 parobroda, među kojima se ističe luksusni putnički parobrod „Kraljica Marija“ (sl. 57.) sa svojih 17.500 tona. Toliko tonaže nije prije rata imao nijedan putnički parobrod na Jadranu, ni na istočnoj ni na zapadnoj njegovoj obali. Parobrodi ovoga društva posjećuju inozemne luke po čitavom svijetu. Napose ističemo, da se u čilenskim i argentinskim lukama skoro

uvijek nalazi po koji parobrod „Jugoslavenskoga Lloyda", dapače između Jugoslavije i Argentine postoji redovita mjesečna pruga.

* * *

Obalna je plovidba kod nas bila uređena daleko prije velikoga svjetskog rata. Postojalo je više parobrodarskih poduzeća za tu plovidbu, a ta su se, poslije rata, fuzionirala u jedno pod nazivom „Jadranska Plovidba d. d." Dakako da je najjači učesnik u novom društvu postalo poznato nam „Ugarsko-Hrvatsko Parobrodarsko Društvo", koje se je odmah poslije sloma monarhije požurilo da na nekojim svojim parobrodima briše madžarska imena. U novo su društvo pristupili nadalje: „Hrvatsko Parobrodarsko Društvo", „Austro-Croata", „Dalmatia", te „Obalna Plovidba". „Jadranska Plovidba" preuzela je plovidbeni park svih tih društava, ustanovivši društvenu glavnicu s 12 milijuna zlatnih dinara, porazdijeljenih u 120.000 dionica, svaka po 100 zlatnih dinara Plovidbeni park[1]) se sastoji od 61 parobroda, po 100 do 2.800 Br. R. T., sveukupne nosivosti od 26.000 tona. Društvo podržava 54 plovidbene pruge, i to ne samo od Sušaka do Kotora i Bara, već i dalje uzduž arbanaške i grčke obale, kao što i posebne pruge iz Trsta i Venecije u Dalmaciju. Pruge velike obalne plovidbe (velike kabotaže) dopiru do otoka Krete, do Smyrne i Soluna. Prema ugovoru društva s jugoslavenskom vladom, ožujka 1929., ono je obvezano, uz utanačenu državnu subvenciju, da kroz deset godina podržava redovnu pomorsku službu na Jadranu sa 50 do 52 saobraćajne pruge, na kojima njegovi parobrodi treba da prevale godišnje milijun morskih milja. — Najveći parobrod „Jadranske Plovidbe" je „Predsjednik Kopajtić" od 2800 tona, a na glasu je „Karađorđe" (sl. 58.) poradi poznatoga sraza s talijanskim daleko većim „Francesco Morosini". Kako je pak u doba velikoga rata bio pogođen silurom parobrod, koji se je ponosio imenom „Zagreb", i koji je potonuo blizu Planke, društvo je novi jedan parobrod ukrasilo imenom „Zagreb" (sl. 59.)[2]).

---

[1]) 1. srpnja 1931.

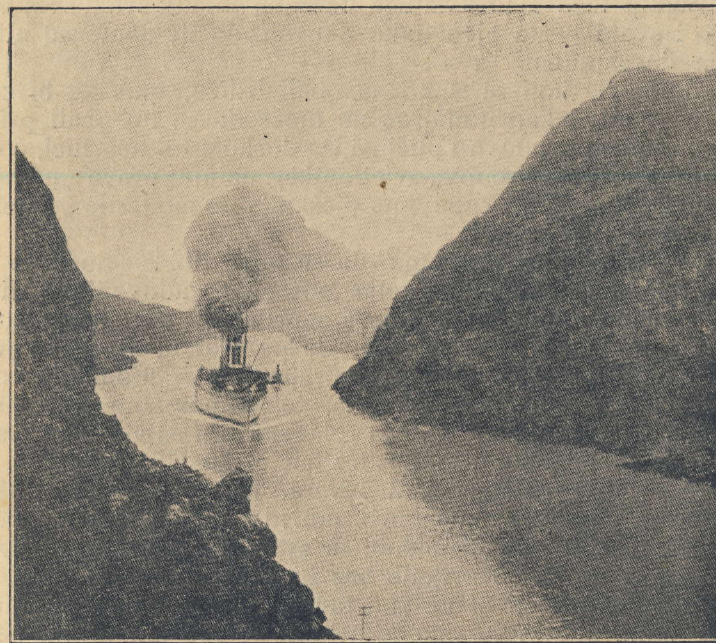
[2]) U noći 6. srpnja 1930. u 1 h 50 m dogodio se koban sraz između talijanskog parobroda „Francesco Morosini" i „Karađorđa" kod otočića Gališnjaka u Pašmanskom kanalu. Tim se je srazom pozabavila tada sva velika štampa staroga i novoga kontinenta. Zametnutu parnicu dobila je „Jadranska Plovidba".
„Zagreb", parobrod ug.-hrvatskog parobrodarskog društva, silurirala je talijanska podmornica kod rta Planke dne 14. siječnja 1917. U toj je katastrofi poginuo drugi časnik, kapetan A. Tuchtan, velik dio momčadi i nekoliko putnika.

XXV.

Morski svjetionici u novom vijeku.

Moderni su morski svjetionici pjesma, divna pjesma čovječje nadmoći nad prirodom

Kad se, iza kako sunce zapane, stane prostirati suton čitavom dužinom zemaljskoga meridijana, tad se redom upaljuju svijetla



Sl. 69. U Panamskom kanalu: prokopom Culebre.

na većim i manjim svjetionicima, na lanternama, na lučkim fenjerima, kao i na svijetlećim plutačama. I kako prevladava mrak, ta svijetla bivaju sve jača, dok ne sakriju i same zgrade što no ih podržavaju. Kad bi nam bilo moguće, da s velike visine promatramo taj pojav na čitavoj kugli zemaljskoj, odmah bi nam upao u oči predivan prizor, kako se u večernjem sutonu okrajci mora redom kite nizom golemih sjajnih dragulja. I doista, dok

se na jednoj točk javi dijamantsko svijetlo prvorazrednog svjetionika sasma bijelo, neprekidno i jednolično, eno se odmah na drugoj točki pojavi svijetli rubin na glavi morskoga gata ili lukobrana, a njemu nasuprot opet divan smaragdov sjaj na drugom gatu ili na mulu. Kojiput se pričini, kao da se je svijetlo na velikom svjetioniku ugasilo; ali ono se je odmah nakon nekoliko sekunda opet upalilo; i ta se operacija ponavlja matematičkom točnošću čitavu božju noć. Po gotovo je još zanimiviji prizor, kad se na velikom svjetioniku, u razmacima, dijamantno svijetlo izmjenjuje s rubinovim, ili pak rubinovo sa smaragdovim. Ti divni dragulji toga jedinstvenoga đerdana imadu svaki svoj stalni položaj, i svaki je na njem tako okovan, da ih pomorac nikako ne može da zamijeni.

Svjetionici, koji se samo na obali izdižu, ipak ne bi zadovoljili, po gotovo kad pomorac ne može da se toj obali približi poradi pješčanih prudova i plićina. Da doskoči toj neprilici, čovjek je izumio usidrene brodove-svjetionike, naime prave „plivajuće svjetionike", dok je na rubovima pjeskulja ponamjestio „svijetleće plutače".

Kad ne bi pomorac imao da se bori do li s noćnom tminom, njega bi ta morska svijetla posvema zadovoljila. Ali pomorac, osim tame, imade još ljućega neprijatelja, a to je magla, koja mu čestoputa zaogrne brod tako, da ne vidi ni na dva koraka. Tad u pomoć optici, u čije carstvo spadaju svjetionici, priskače akustika, zvukom trubalja i sirena, te pomorskom zvonjavom. Tako je eto na površini našega planeta porasijan čitav sustav fotogenskih spomenika, pa akustičkih i električkih naprava, kod kojih bdije čitavi jedan narod čuvara, kojima je sveta dužnost da osiguraju plovidbu tisućama brodova i u noći i u magli.

Svake božje noći, nefaljeno, sa svakim vremenom, funkcijoniraju svi svjetionici, i svijetle bez prestanka, sve do zore.

Brod plovi, a da ni ne zna točno gdje se nalazi, budući da već više dana nije vidio kopna, a atmosferske mu prilike ne dopustiše da učini nužna astronomska opažanja. Njegov zapovjednik ipak naslućuje da obala nije daleko, i da će još iste noći ugledati svjetionik luke u kojoj će se privezati.

Već je par sati, što i sami zapovjednik na zapovjedištu, kao i časnik na kojemu je red da stražu straži, uporno nastoje da dalekozorom prodru kroz tminu u smjeru, u kojem naslućuju da bi se imao pojaviti svjetionik. I jedan i drugi kao da bi svojim čeznućem rado pospješili taj pojav. Najedared mornar, koji straži na povišem mjestu, koji imade zadaću da neprestano upire svoj pogled u smjeru brodskog pramca, kliče: „svjetionik na vidiku!". Iza nekoliko časaka, taj je svjetionik vidljiv također i sa zapovjedišta, a malo zatim i s brodske palube. Prema boji svijetla i načinu

osvjetljivanja, časnici lako utvrde koji je to svjetionik, kao i točku gdje se brod nalazi. A brod je ipak još uvijek daleko od svoga cilja: još će mu se putem javiti razna druga svijetla, koja će redom iščezavati, dok se najzad ne pojavi željeni lučki svjetionik, a za njim pojedini fenjeri u unutrašnjosti luke, i baš će ti pomoći brodu da dospije na mjesto gdje će spustiti sidro i onda se privezati.

Ali svijetlo svjetionika ne govori samo pomorčevu razumu, time što ga upozorava na opasnosti i što mu pomaže da se snađe. To svijetlo govori i njegovu srcu. Jer kad brod ostavi u noći svoju luku, opremljen za dugu plovidbu, i kad se pomorčevu oku hoće da sakrije i zadnji svjetionik na domovinskom žalu, tad se pomorac teška srca rastaje s onom svijetlom točkom, koja mu biva sve sitnija. A kad mu ona točka sasvim nestane s vida, on, makar i nerado, osjeti u srcu nekakav stisak, kao da mu se je taj čas prekinula nevidljiva jedna žica, što ga je sve do toga trenutka vezala s domovinom i s njegovim najmilijima na bijelome svijetu. Isto tako, kad se nakon duga odsuća, pomorac vraća u domovinu, željkovano svijetlo prvoga njezina svjetionika kao da mu izručuje najljubezniji pozdrav njegove obitelji i prijatelja, ispunjujući mu dušu tolikim zadovoljstvom, da on u tili čas zaboravi na sve muke, sva stradanja, svu oskudicu i sve opasnosti svoga dugoga „mlaćenja mora".

Doista, moderni sû svjetionici divna pjesma, koja u srednjem vijeku bijaše i prerijetka i nepotpuna, budući se tijekom srednjega vijeka nije sagradilo više od dvadesetak svjetionika, i ti svi, dakako pregrađeni ili novo građeni, postoje još i danas. Među te spada i čuveni t. zv. Katarina-svjetionik na otoku Wigtu. Osnovan je g. 1323. kao kapelica s tornjićem. Danas imade električno svijetlo. Ima jakost od 60.000 svijeća u običnim prilikama, dok izvanredno raspolaže i s preko po milijuna svijeća.

Devetnaesti vijek se može podičiti golemim napretkom, kako glede svih institucija, tako i glede morskih svjetionika. Danas su u kulturnim krajevima rijetke znamenitije obalne točke i opasnije plićine, na kojima ne bi bio makar čedniji svjetionik. Početkom devetnaestog stoljeća znalo se tek za 257 velikih svjetionika po svim obalama svijeta, dok ih danas imade na tisuće, a manjima ni broja se ne zna. Ima ih pak, koji imadu svoju zasebnu neobičnu povijest, a između tih se osobito ističe svjetionik Eddystone u engleskom Kanalu s vrlo zanimivom prošlošću.

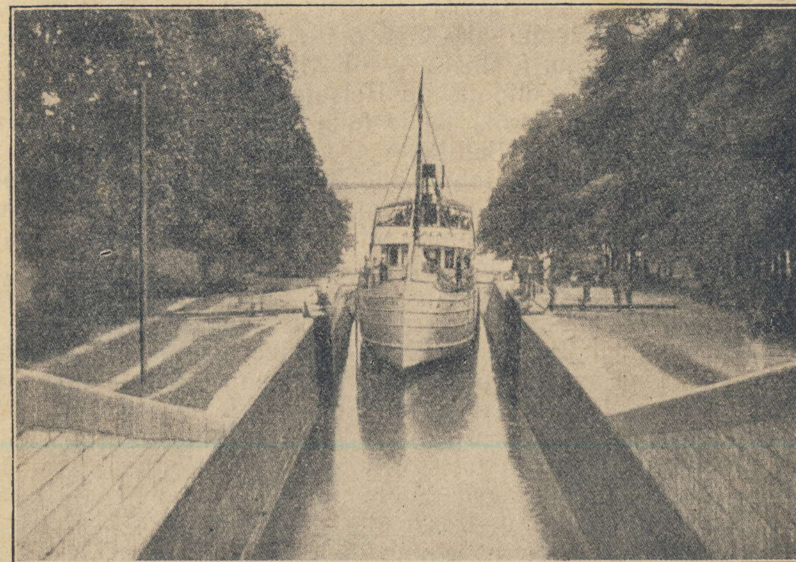
To je (sl. 60.) skup vrlo opasnih morskih klisura, 14 milja daleko od obale. Na jednoj od tih klisura, što se najviše ističe nad morem, sagradi neko trgovačko društvo od 1696.—1698. ogroman svjetionik, koji je bio više nalik na kakvu pagodu, nego li na zdanje, koje je trebalo da odolijeva najsilnijem bijesu mora.

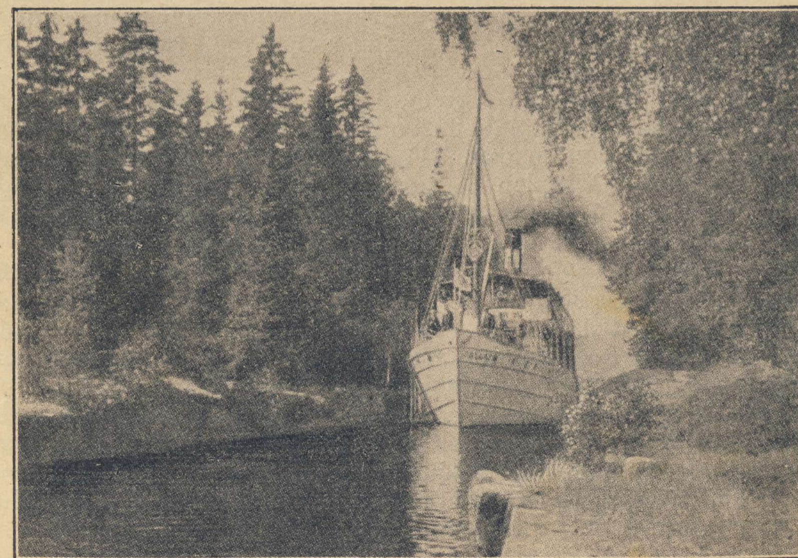
I makar se gledalo, da mu se podnožje što bolje učvrsti, nestalo ga je g. 1703. u žestokom orkanu, koji je bjesnio više dana. S njim je iščeznuo u valovlju i njegov poduzetni graditelj Wistanley. Tri godine poslije te katastrofe, pošto je na tim grebenima nastradao, na povratku u domovinu, ratni engleski brod „Winchelsea“, bogati londonski trgovac Rydyerd žrtvova golemu svotu za gradnju novoga svjetionika na istome mjestu. Taj je dovršen g. 1709.[1]. Gotovo pol se vijeka borio s morskim bijesom, dok ga nije g. 1755. uništio požar. Druge godine, pod upravom glasovitog inžinira Smeatona, stadoše da grade novi svjetionik, i to od samoga kamena i željeza. Taj je postao uzorom za sve slične građevine; ali nakon 122 godine primijetiše, da je sa svoja 23 metra nad morem ipak nizak, i da mu je more prilično podgrizlo podnožje. Da se izbjegne katastrofi, rastave mu pojedine dijelove i prenesu na obližnju obalu, gdje ih opet slože, i tako se tu stari svjetionik, zaklonjen od morskoga bijesa, ponosno izdiže u najvećem miru; dok na starom njegovu mjestu dade g. 1882. Sir James Douglas, troškom od 80.000 funti, sagraditi novi, koji još i danas postoji: svjedok pobjede ljudskog uma nad elementima. Sav je od željeza; a i danas se uopće ni ne grade do li željezni, jer su elastičniji, pa stoga i otporniji. Oblik im je raznolik, prema položaju na kojem su podignuti, i prema borbi, koju imadu da izdrže s morem.

Vrijedno je spomenuti još jedan. Podalje od obale Waleske imade vrlo opasnih pličina, zvanih Smalls, na kojima je filantrop Mr. Philiphs dao sagraditi svjetionik. Jednog dana nađoše žitelji bližnje obale na žalu bačvicu, a u njoj poruku svjetioničarâ, koji su javljali: „Smalls, 1. veljače 1777. Gospodo, mi smo u najkritičnijem položaju. Nadamo se, da će vam Providnost dostaviti ovo pismo, i da ćete nam odmah doći u pomoć. Pošaljite po nas prije plime, inače bi bilo prekasno. Naša zaliha vode i drva je iscrpljena. Dne 24. siječnja snašla nas je oluja, i od tog dana, ne imajući ni ulja ni svijeća, nismo mogli da užgemo svijetlo na svjetioniku. Strah nas je, da su nas svi napustili.“

Ali nije to jedina dramatska stranica u povijesti toga svjetionika. Početkom XIX. stoljeća bijaše u Engleskoj takva olujna zima, da se nije moglo nikako do te pličine punih 120 dana, makar se pokušalo sve. Svjetionik je redovno funkcionirao, ali, kad je neki brod prolazio danju blizu svjetionika, opaze njegovi mornari, da na njegovoj galeriji stoji jedan od čuvara nepomičan,

[1]) Kako je Francuska tada ratovala s Engleskom, pripovijeda se, da je u doba gradnje toga svjetionika neki francuski gusar zarobio sve radnike, što su radili na tom grebenu, i odveo ih u Francusku. Kad je za to doznao Ljudevit XIV., mjesto da gusara nagradi, zapovjedi, da se sužnji odmah puste, jer je on, kralj, „navijestio rat Engleskoj, a nipošto ljudskomu rodu“.





Sl. 70. Prizori iz Goeta kanala.

a do njega znak za pomoć. A što je bilo? Taj je čuvar, ili svjetioničar, umro, a njegov preživjeli drug, bojeći se, da se ne posumnja na kakav zločin, ako mrtvo tijelo baci u more, prenese ga na gornju galeriju, a službu je obavljao sam!

Znamenit je i svjetionik na Helgolandu (sl. 61.), kao i onaj na ušću Odre, 65 m. visok. Tu je luka Swinemünde (sl. 62.) najbolja njemačka luka na Baltiku.

Danas se veliki svjetionici podižu samo na najvažnijim točkama, i gdje je moguće položiti im čvrste temelje; dok se na nebrojenim opasnim grebenima, pličinama i prudovima ne daju podići, pa se na takvim položajima usidruju ili „brodovi svjetionici“, ili „plutače-svjetionici“.

„Brodovi svjetionici“ (zapravo: „plivajući svjetionici“) najprije su uvedeni u Engleskoj u XVIII. stoljeću. U početku su imali dva jarbola, i na svakom po jedan veliki fenjer. Sad imaju samo jedan visoki jarbol, koji podržava golem fenjer, udešen najmodernijom spravom za rasvjetu. Takav brod obično nema stroja, nego ga na određeno mu mjesto dotegli parobrod; a tada ga s pomoću dugih debelih lanaca i golemih sidara učine nepomičnim. Život je na takovu brodu užasno dosadan; a ne može se reći ni da je uvijek siguran, jer je, popucaju li lanci, a to se ne primijeti, nesreća neizbježiva, pogotovo ako nema svog parostroja. — Sada svaki takav brod imade i svoju malenu knjižnicu, da momčad može sebi prikratiti vrijeme čitanjem. Momčadi bude desetak ljudi s jednim kapetanom. Svako nekoliko dana odveze se nekoliko njih izmjenice do bližnje obale, da se opskrbe živežom i da im se na brodu noge ne ukoče.

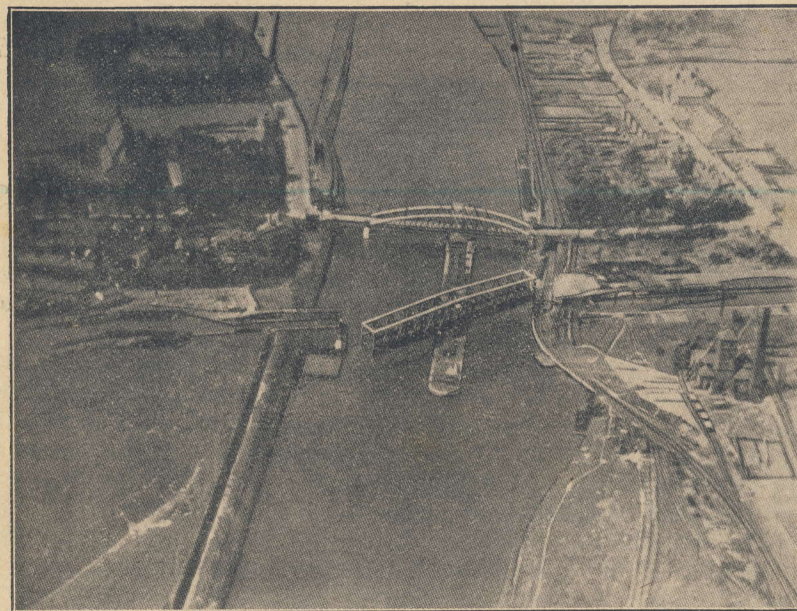
„Brodovi svjetionici“, kojih mi u Jadranskom moru nemamo, a koji bi se možda zgodno nazvali „svjećaricama“, vrlo su skupa uredba. Stoga, kada se pronašlo, da se plin dade zgusnuti i da kao takav zaprema malen prostor, napunja se njim šupljina plutače, a posebna sprava propušta u žižak, koji se nalazi na visokoj šipci, toliko plina, koliko je nužno za podržavanje plamečka u fenjeru. Naravski, da ovako svijetlo gori danju i noću, dok zaliha plina traje, pa ga stoga i zovu „vječno svijetlo“. Zaliha se pak obnavlja svaka dva, tri, ili čak četiri mjeseca. Gdje je moguće, spaja se takova rasvjetna plutača podmorskim kabelom s kopnom, i tako električna struja zamjenjuje plin.

I naša je obala čitava posijana svjetionicima različne vrste, pa se tako danas može, u najtamnijoj noći, ploviti našim arhipelagom s jednakom sigurnošću kao i po bijelom danu. Pomorac, ako je dobar poznavalac svjetionikâ, što mu rasvjetljuju plovidbu, može u tmastoj noći s najvećom sigurnošću ustanoviti točku, na kojoj mu se brod nalazi.

Svijetlo, osobito velikih svjetionika, uvijek je bijelo, jer je

najdalje vidljivo; ali, da se ne zamijeni s kojom zvijezdom, pa i da se uzmognu međusobno razlikovati pojedini svjetionici, svijetlo je ponajviše rotativno i izmjenjuje se bljeskovima. — Na ulazu u luku, postavljaju se, kao i u nekoje prolaze i kanale, za ravnanje brodova crvena ili zelena svijetla, pa i čitavi nizovi plutača s električnim svjetiljkama, da naznače brodovima put.

I brodovi treba da su u noći rasvijetljeni. To propisuje međunarodno pravo. Čim zapadne sunce, jedrenjak, koji plovi,



Sl. 71. Prizor iz Manchesterskoga kanala.

treba da upali dva fenjera: zaleni na desnom, a crveni na lijevom boku. Te t zv. „pozicione vatre“ treba da su u crnoj noći, dakako bez kiše i bez magle, vidljivi na udaljenost od dvije milje (3.700 m.). Parobrod mora, osim njih, da izdigne na prvenom jarbolu, barem šest metara iznad pramčeva šanca, fenjer s bijelim svijetlom, vidljiv na 5 milja daljine (9.250 m.). Slobodno je, ali to običavaju svi uredni i svi poštanski parobrodi, izdignuti na krmenom jarbolu, poviše tog fenjera još jedan fenjer s bijelim svijetlom. — S pomoću njih omogućeno je izbjeći srazu na moru.

Kakav pak život provode čuvari velikih morskih svjetionika, lijepo opisuje profesor jednoga pariškog liceja, kad je u naučne svrhe pošao da pregleda svjetionik Gatteville kod Barfleura na ulazu u La Manche. Taj je svjetionik zapravo na obali, ali se tu ipak provodi život kojiput pun tragičkih emocija. „Kad sam pregledao taj svjetionik — piše profesor Mertz, — razbjesnio se neki dan prije silan orkan u onom kraju. Poginulo je i ljudskih života, a javili se i požari. Uspomena na te okolnosti ponukala me, da upitam čuvara svjetionika, kakav mu je život u doba oluje, i da li ga kojiput iznenadi grom.

— I te kako — odvrati čuvar. — Kad zaprijeti orkan, mi se smjestimo u ovaj naslonjač, ali s nogama na daščanom podiću, da izbjegnemo kontakt s podom, koji je iz željeza, jer bi to ubilo, i više se ne mičemo. To je nekakav negativni električni stolac: zaštitni stolac! — A kuda prolaze munje? — Eto tamo — reče, i pokaza nam prostor, koji dijeli dvije velike leće, tek dva metra udaljene od naslonjača. — Munja, u zadnjem orkanu, javila se šest puta u jednom satu.

Tragičan je to položaj — primjećuje profesor Mertz. — To je uznik neba! Njegov bi položaj zaslužio prizor iz Shakespearova pera! A da li tko i misli na te čedne junake, koji, da spasu tuđe živote, nebrojeno puta stavljaju svoj život na kocku?

Danas morski svjetionici ne služe samo upravljanju plovidbe pomoraca u mrkloj noći: oni ga i u magli opominju na opasnost. U tu svrhu oni su opskrbljeni različnim aparatima, koji proizvode, zvučne ili akustične signale, pa se ti i svrstavaju u z r a č n e, p o d m o r s k e i h e r t z i j a n s k e. Prvi mogu tek da upozore pomorca, da mu je pogibao blizu, ali udaljenost i smjer označiti ne mogu. To je najstarija vrsta signala. Daleko su praktičniji podmorski signali, budući da se zvuk u vodi prenosi 4·2 puta brže nego li u zraku. Tome služe posebni aparati, kojima se opskrbljuju brodovi, ako plove u krajeve, gdje česte magle vladaju. Ali daleko prije toga izuma ribari su na otoku Ceylonu, ako ih je dijelio toliki razmak, te se glas ne bi nikako čuo, priopćivali međusobno vijesti tako, da bi onaj ribar, koji je htio nešto priopćiti, zaronio u more glinenu posudu, pa bi po njoj udarao štapićem toliko puta, koliko je odgovaralo dogovorenom znaku. Njegov bi drug primao signale položivši uho na dno svoje brodice. Danas imade mnogo vrsta aparata za podmorsko signaliziranje. Konačno danas imademo i t. z. r a d i o f a r o s e, ili radio-svjetionike, koji su dosele najsavršenije sredstvo za upozorivanje pomoraca u najgušćoj magli.

* * *

Kralj svih svjetionika u izvanevropskim morima je svakako onaj, koji se diže na ulazu u luku grada New-Yorka. G. 1886. francuski je narod darovao gradu New-Yorku mjedeni kip božice Slobode, visok 46 m. Taj kip postaviše na podnožje visoko 27 m., a ovo opet počiva na temeljima 16 m. debelima. Taj golemi kip-spomenik ujedno je i svjetionik s električnim svijetlom, a prvi put je rasvijetlio ulaz u luku 28. listopada 1886. Danas se i otočić, na kojem se taj golemi svjetionik nalazi, zove otok Slobode[1]).

XXVI.

Veliki umjetni morski kanali.

a) Sueski Kanal.

Povijest kanala, koji bi spojio Crveno sa Sredozemnim morem, seže u davnu davninu. Mi smo se njime (Dio I. str. 21.), već bavili, i ono, što je tamo rečeno, sačinjava dio predhistorije Sueskoga kanala.

U Srednjem vijeku, pošto je pustinjski pijesak zasuo kanal, koji je spajao Crveno more s Nilom, a po ovom sa Sredozemnim, nije nitko više ni pomišljao, da bi se taj kanal obnovio. Istom, kad su Portugalci sretno oplovili Afriku, i kad su našli morski put, oko rta Dobre Nade, za Istočnu Indiju, te kad su tom morskom, vrlo jeftinom svezom, ugrozili Veneciji opstanak, jer su mogli indijsku robu dobavljati za neizmjerno nižu cijenu od one, što je ta roba stajala Mlečane, dokle bi iz Indije po kopnu doprla do luka Sredozemnoga i Crnog mora, — zabrinuli su se u Veneciji silno i stali proučavati, kako bi se što uspješnije oprli portugalskoj utakmici. Da se povedu za primjerom Portugalaca, te svojim brodovljem krenu kroz Gibraltarska vrata, i onda da oplove Afriku, o tom nije moglo biti govora. Plovidba od Mletaka do Gibraltara značila je par tjedana; a eventualno čekanje pred Gibraltarom, — dok atlantsku gornju struju zamijeni sredozemačka, — značilo je zavlačenje u duge tjedne. Sve je to predstavljalo nenaknadiv gubitak spram vrlo povoljnog položaja Portugalaca na Atlantiku. Povrh svega pak Venecija nije tada imala ni toliko pomoraca vještih oceanskoj plovidbi, a ni zgodnih

[1]) Božica Slobode energično izdignutom desnicom podržava baklju; ovu okružuje balustrada, na kojoj bi bilo mjesta za 12 osoba. Kažiprst kipa dug je 2,45 m., dok je sam nokat dug 35, a širok 24 cm. Glava, ovjenčana dijademom, visoka je 4,40 m. U njoj bi bilo mjesta za 20 osoba. Težina kipa iznosi oko 200 tona!

brodova jedrenjaka za tu plovidbu, jer galija u tu svrhu nije mogla doći u obzir. Trebalo je velikih jedrenjakâ, a tih je bilo u Veneciji posve malo.

U toj stisci senat mletački prihvati osnovu, koja bi, da mu je Portugalci ne pomrsiše, osigurala bila Veneciji možda za niz stoljeća monopol indijske trgovine na evropskim tržištima. I ta osnova spada u predhistoriju Sueskog kanala, a zasijeca i u povijest našega narodnog gospodarstva.

Sami mletački povjesničari priznaju, da su Portugalci u Indiji, dakle na licu mjesta, dobivali za dukat robu, koja je mletačke trgovce, radi silnih carina po Levantu, i troška za karavane do mora, stajala do 60 i 100 dukata. To je za Veneciju značilo gotovu trgovačku propast, i zato ona baci oko na Egipat i sklopi savez s egipatskim Mamelucima (kralj Kausuvaal-Ghuri 1501.—1516.). Egipat dopusti Mlečanima, da sagrade na obali Crvenog mora, kod Sueza, brodovlje, koje bi im osiguralo indijsku trgovinu, i to tako, da bi im ti brodovi prenosili tu robu puno brže, nego li su je dobivali Portugalci, a radi kraće plovidbe mogla je da bude i jeftinija od portugalske. Brodovlje dakle, sagrađeno na obali Crvenog mora, imalo je prevoziti indijsku robu do Sueza, odakle bi je opet karavane prenosile na obalu Sredozemnog mora, gdje bi je dočekali mletački brodovi.

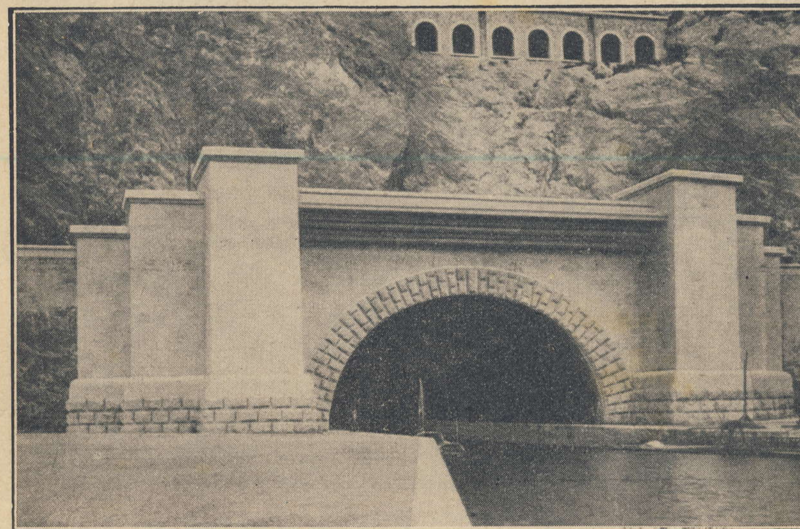
Po prirodi energični, a osobito gdje se je ticalo njihovih interesa, nisu Mlečani predvidjeli sve poteškoće, skopčane s tako smionim pothvatom, već nakrcaše drvljem, dakako građevnim, iz dalmatinskih šuma, silu brodova, koje otpremiše na Nilovo ušće, da im karavane prenesu teret dalje u Suez. I tako se nagomilala kod Sueza gotova brda drvlja iz naših šuma. Ali i Portugalci proniknuše brzo mletačku osnovu i otpremiše u Crveno more jednu ratnu eskadru, koja porazi mamelučko brodovlje; iskrcaju se tad kod Sueza, zapale one gomile drva, i osnova se Mlečanima izjalovila za sva vremena. — Sve se to zbilo prvih godina XVI. stoljeća.

Egipatska vojna Napoleona Bonaparte imala je da pogodi baš englesku trgovinu s Indijom. Napoleon je htio prokopati Suesku prevlaku, kako bi Francuska bila gospodaricom toga kanala. U tu je svrhu poveo sa sobom znatan broj stručnjaka, koji su imali na licu mjesta proučiti mogućnost prokopa sa svih gledišta. Ali on osta u Egiptu prekratko vrijeme, a ni njegovi se stručnjaci ne izjaviše za mogućnost takova kanala, i tako se ta genijalna njegova osnova nije mogla ostvariti.

Istom Englezi ostvariše g. 1835. negdašnju osnovu Venecije, osnovavši redovne parobrodarske pruge između Sueza i Indije, s opskrbnom postajom u Adenu.

Od 16. studenoga 1869. predan je Sueski kanal prometu

čitavog svijeta. To je vrlo uska brazda vode, koju mjestimice potpuno sakrivaju nasipi, što no je obrubljuju, pa ipak spada među najdivotnija djela čovjekova, a svakako među ona, koja su vršila najveći utjecaj na gospodarski i politički život svijeta u drugoj polovici XIX. stoljeća, a taj utjecaj ne će ni u buduće prestati. Prvu je osnovu izradio austrijski inžinir, po narodnosti Talijan, Negrelli. Glasoviti Lesseps preuze osnovu i složi akcionarno društvo „Compagnie universelle du canal maritime de Suez". S prokopom prevlake počelo se 25. travnja 1859., naj-



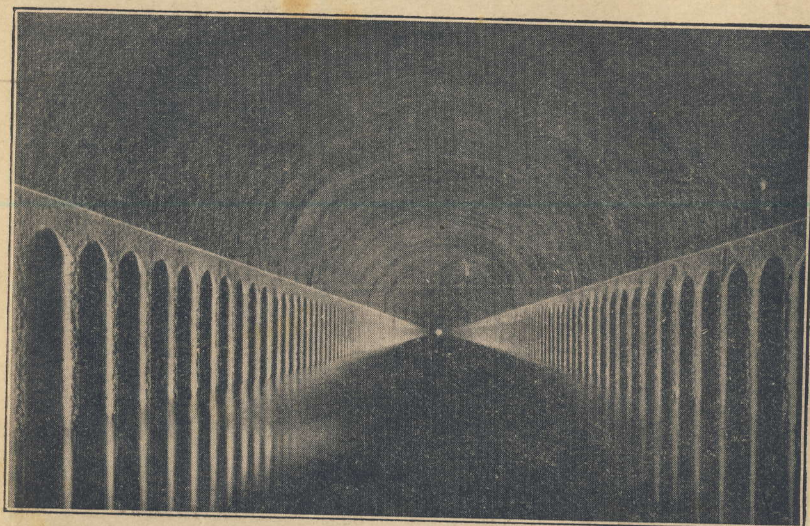
Sl. 72. Ulaz u podzemni kanal Marseille—Rhône.

većim dijelom francuskim i egipatskim novcem[1]), a otvorenje je kanala bilo 16. studenoga 1869. u nazočnosti vladarâ svih pomorskih država. Prva je zaplovila prokopom francuska carska yachta s caricom Eugenijom. U prvom početku bijaše promet kanalom i spor i nestalan; ali je onda tako naglo porastao, da se jedva svladava, mada se plovi danju i noću, pri rasvjeti golemih reflektora. Nevjerojatnim svojim dobicima društvo je

[1]) Egipatski je kediv preuzeo 46% dionica „Društva Sueskog kanala". Te su dionice htjeli kupiti neki francuski novčari. Proti tomu ustade britanski premier Disraeli, koji prisili kediva Ismail pašu, da te dionice proda Velikoj Britaniji, koja mu za to izbroji četiri milijuna funti.

postepeno proširivalo i dublo kanal, tako da danas mogu po njemu ploviti morski gorostasi. Od g. 1859. do 1918. uloženo je što u gradnju, što u proširivanje kanala 600 milijuna zlatnih franaka. Koncesija, koju uživa društvo, ističe koncem 1958. godine; izdata je naime na 99 godina.

Taj golemi kanal, od Port-Saida na Sredozemnom do Port-Teufika na Crvenom moru, dug je 162 km. Najmanja mu je dubljina 10 m., a najmanja širina na dnu 45 m., dok je srednja širina na razini 135 m. (sl. 64.). Dva velika gata štite mu ulaz kod Port-



Sl. 73. Tunel podzemnog kanala Marseille—Rhône.

Saida na Sredozemnom moru, a dva valobrana zaštićuju mu izlaz na Crveno more. Zapadni će se gat u Port-Saidu produljiti za 2700 m., da se zaštiti kanal od pješčanih Nilovih naplavina. Prvih 60 km. kanal vijuga prilično uzak između dva nasipa do jezera Timsah. Iza tog bazena postaje sveđ to širi, protječe Gorkim jezerima i utječe u Crveno more kod Port-Teufika, predgrađa Suezova. Promet prve godine (1870.) jedva je dosegao 494.000 čistih tona; ali je onda naglo stao rasti. G. 1913., godinu dana prije velikoga rata, dosegao je 16,200.000 tona. Za rata promet je naravski spao, ali onda se opet podizao, dok nije g. 1931. nadmašio predratni promet za kakvih 50%. G. 1932. iznosio je promet 23 milijuna i 600 tisuća tona, za 6% manje nego

li 1931. Najviše je prošlo brodova pod engleskom zastavom: 55%. Odmah za njom dolazi njemačka zastava. U porastu su prijevozi brodovima japanskim, talijanskim i norveškim. U početku se plaćala pristojba od 10 franaka po čistoj toni od nakrcanih brodova; dok su prazni plaćali 1/3 manje; ali s vremenom se ta pristojba snizivala, dok nije g. 1920., u ožujku, snižena na 6 fr.[1]) Putnici su, a tih je prolazilo svake godine oko 225.000, plaćali uvijek 10 fr. po glavi. Dvije trećine prometa u kanalu vršilo se pod engleskom zastavom. Otkad je kanal znatno proširen i bolje noću rasvijetljen, vožnja poštanskih parobroda treba 15 sati, a svih ostalih 18. — Kad koncem g. 1958. utrne koncesija, izdata Društvu Sueskoga kanala, prelazi on u vlasništvo egipatske države, ili one, koja bude posjedovala Egipat. Ta činjenica rasvjetljuje mnoge događaje, što su se zbili zadnjih 50 godina na obalama Nila, i što će se još zbiti do kraja 1958!

U Port-Saidu, na ulazu u Kanal, izdiže se gorostasni brončani kip Lessepsov (sl. 63.), koji, uspravan, na golemom podnožju, protegnutom rukom u južnom smjeru, kao da poziva brodove neka nastave svoju plovidbu prema istočnim morima, za koja je on stvorio i otvorio divotna vrata[2]) (sl. 64.) — Aperuit terram gentibus!

b) Korintski kanal.

Već se u staro doba snovalo, kako da se prokopa Korintska prevlaka, da se tako otvori vodeni put iz Egejskoga zaljeva u Korintski. Preko te su prevlake stari Grci više puta prenosili brodove, pače i čitavu ratnu eskadru, te su u tu svrhu drevni grčki brodovi, osobito atenski, imali uvijek u podbrođu, t. z. falange, okrugle gredice, kakve se još i danas upotrebljavaju za prenos golemih balvana i monolita. Povijest priča, da je prokop ove prevlake bio na srcu i Juliju Cezaru, pa i samome rimskom caru Neronu.

Kad je kulturni svijet oduševljeno pozdravio otvorenje Sueskoga kanala, i kad se je doznalo za sjajne poslove društva, koje je dalo kanal prokopati, stadoše razmišljati i Grci, nije li možda nadošlo doba, da se ostvari san njihovih otaca i osnova silnog cara Nerona. Računali su, da će takav kanal navrnuti k sebi sve parobrodarske pruge iz Jadranskoga i Jonskog mora put

[1]) Računa se, da su posljednjih 12 godina dioničari društva primili 36 milijuna funti: dakle više nego li je iznosio čitavi trošak za gradnju samoga kanala.

[2]) Pristojbe za prolaz Sueskim kanalom dosta su visoke. U zadnje se doba opaža silan porast broja teretnih parobroda, koji obilaze rt Dobre Nade. — U doba opće gospodarske krize i visokih cijena robe kao da više ne vrijedi poznata lozinka „vrijeme je novac"!

Levanta, i obratno: jedno, što će put biti skraćen, dakle prištednja ugljena i vremena, a drugo, što bi i putnicima bilo svakako ugodnije u doba oluje ploviti mirnim Korintskim zaljevom, nego li oko čitavog Peloponeza i obilaziti mrski rt Malia, pred kojim su strepili i davni grčki pomorci, nazvavši ga Malea. I složilo se društvo, kojemu je na čelu bio general Türr, i ono poče s radovima u zimi g. 1881.—82. Ti su se protegli do g. 1893., kad je kanal, 6. kolovoza, bio službeno otvoren. Kanal počinje oko 2 km. S. I. od Novoga Korinta kod nove luke Poseidonije, i tada siječe ravno, jugoistočnim smjerom, prevlaku, i utječe u zaljev Egine, kod Istmije, kilometar jugozapadno od Kalamaki. Dug je 6300 m., 22 m. širok, a 8 m. dubok. Čitav je prokopan u živcu kamenu. Dok se je izgrađivao, morski je parostroj bio toliko usavršen, da je, u zadnjem deceniju devetnaestog stoljeća, bilo parobrodima levantskih pruga irelevantno, da li će obilaziti Peloponez ili prolaziti Korintskim kanalom i pritom platiti Grcima odnosnu pristojbu. K tomu pridolazi važna okolnost, da je u noći sigurnija plovidba oko Malijskoga rta, nego li u 125 km. dugačkom, slabo rasvijetljenom Korintskom ili Lepantskom zaljevu, kojim se bez pilota ne bi ni dalo ploviti. S obzirom na sve to ostao je krasni inače kanal (sl. 65.) za porabu samih obalnih grčkih pruga, i prema tomu njegova je važnost isključivo lokalna. Preko kanala (sl. 66.) ide i željeznica, koja spaja srednju Grčku s južnom, i veže Atenu s Novim Korintom.

c) Kanal Sjevernoga mora.

G. 1895. 21. lipnja otvoren je uz najveće svečanosti „Kanal cara Vilima", koji se danas ponajviše zove „Kanal Sjevernoga mora". Svečanosti su započele u Hamburgu, a završile se na istočnom kraju kanala, u Kielu. U toj su slavi sudjelovali brodovi svih pomorskih država. Bila su tu 93 ratna broda: 42 njemačka, 9 engleskih, 8 talijanskih, 6 danskih, 4 austro-ugarska, 4 američka (Udr. države), 3 francuska, 3 ruska, 3 španjolska, 3 švedska, 2 norveška, 2 holandeska, 2 rumunjska, 1 portugalski i 1 turski. — U prvih 12 mjeseci g. 1895./96. prošla su kanalom 16.834 broda, od tih 7.531 parobrod s 1,140.578 tona; i 9.303 jedrenjaka s 365.405 tona. Kad se uvaži, da je u gornjim brojkama sadržano 14.957 brodova njemačkih, i to 6.480 parobroda sa 730.442 tone, i 8.477 jedrenjaka s 296.226 tona, biva jasno, da je kanal bio namijenjen isključivo njemačkom brodarstvu. Ipak su g. 1910. prošla kanalom 43,324 broda sa kojih 7 milijuna tona. — Vožnja teretnih parobroda traje kanalom 8—13 sati, dok putnički parobrodi trebaju samo 5 sati. Za sigurnost kanala postavljeno je

kod Brunsbüttela više obalnih baterija. Poslije velikog rata, i kad su nastale na obalama Baltika nove države, proglašen je otvorenim slobodnoj plovidbi ne samo ovaj kanal, već i rijeke Laba, Odra, Rajna i Njemen, pod nadzorom Lige Naroda. — U doba velikoga svjetskog rata zaklonila se u taj kanal čitava njemačka ratna flota. U tom su položaju njemačke oklopnjače zastupale najjače kopnene tvrđavice. Stoga je bilo onemogućeno iskrcanje Saveznika na onom dijelu njemačkoga kopna. — Duljina kanala iznosi 100 km., širina 64, a dubljina 11 m. Građen je na ustave, koje se nalaze na dva njegova kraja, te ga štite od plime i osjeke. — Cjelokupni trošak za izgradnju kanala dosegao je 157 milijuna maraka. — Naša slika prikazuje predratni jedan njemački brod u času kad prolazi kanalom Sjevernog mora ispod jednoga mosta (sl. 67.).

d) Panamski kanal.

Ustrajnošću ljudskom i zlatom američkim dogotovljen je i predan prometu Panamski kanal g. 1915., baš kad se u Evropi razbjesnio veliki rat. Kod dvanaestoga kilometra, od grada Colona prema Gatunu, gdje je širina kanala 150 metara, izdižu tri goleme ustave redom brodove na visinu od 26 metara do vrlo prostranoga umjetnog jezera, koje prima vodu rijeke Chagres. Odatle, pa sve do Obispa, t. j. za čitavih 40 kilometara, parobrodi mogu da plove najvećom brzinom, te se ta smanjuje tek u prokópu Culebre, koji je širok 90 metara. Konačno se s pomoću drugih ustava i golemoga jednog nasipa u Pedro Miguel i Miraflores spuštaju na razinu Pacifika, i na toj razini prevaljuju zadnji komad kanala, dug kakvih 15 kilometara. K tomu treba uzeti na um i to, da su Amerićani, da zakrče put rijeci Chagres prema Atlantiku, i da je odvedu u spomenuto umjetno jezero, sagradili uz ustave Gatuna golem zid, kojemu duljina iznosi blizu dva kilometra, a širina u podnožju kakvih 800 metara. Duljina samoga kanala iznosi 80 kilometara.

Nije čudo, što takvo orijaško djelo, kao što je doista Panamski kanal, imade i svoju povijest, kao što je ima i Sueski kanal.

Drevna indijska predaja kaže, da je u pradavno doba postojala prirodna vodena veza između dvaju oceana, i da je ta nestala radi katastrofalnog mijenjanja onoga tla. Tu je predaju potvrdila analiza, kojoj su podvrgli najdublje slojeve, kad se sjekla prevlaka; našlo se je naime okamenjene morske faune iz tercijarnoga doba, odakle se dade točno izvesti, da su, baš u smjeru one prevlake, bila tada oba oceana spojena vodenim kanalom, u kojem je bilo i uvala, premda slabo dubokih.

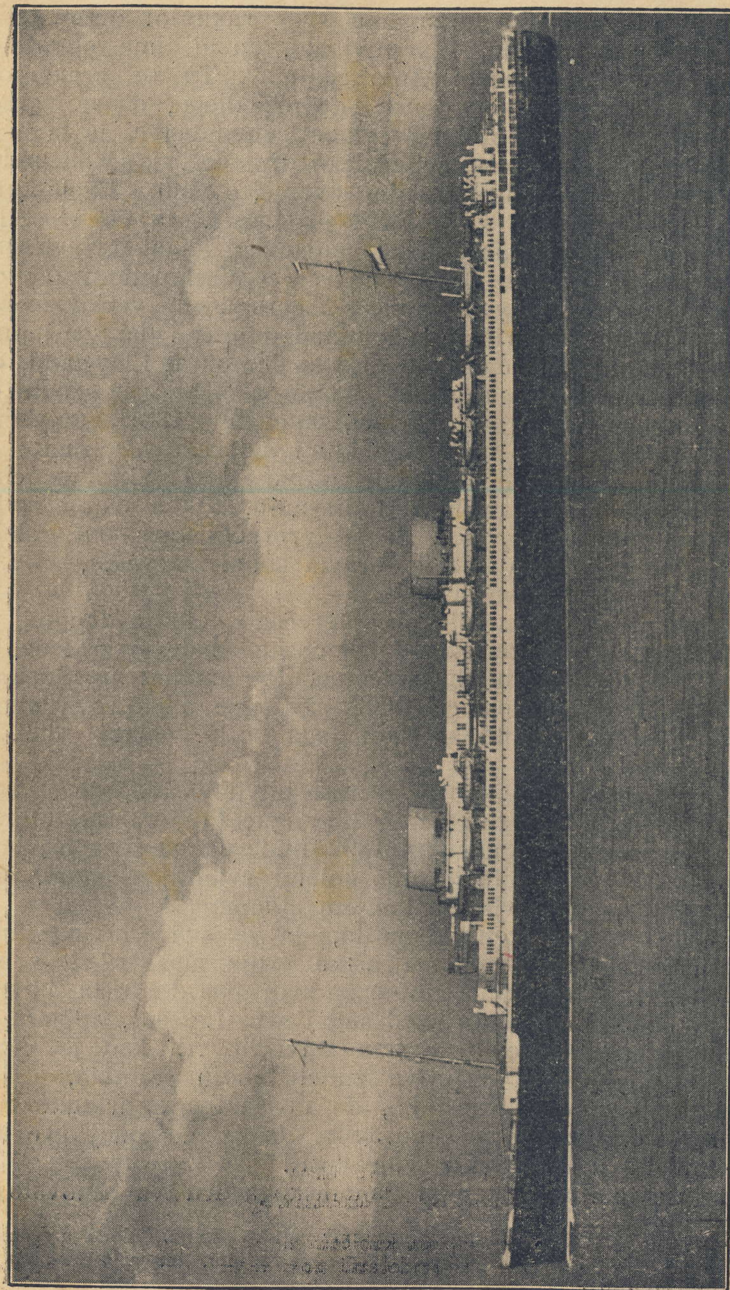
Nekoji povjesničari bilježe, da je Španija, za svoga tristogodišnjega gospodstva nad srednjom Amerikom, nekoliko puta pomišljala na ostvarenje jednoga interoceanskog kanala, ali je za to u prvom redu trebala ozbiljna znanstvena sprema, a k tomu valja naglasiti i to, da je Španija doista namjeravala izgraditi takav kanal, ali samo za vlastitu porabu, s isključenjem dakle svih ostalih naroda. Kad je međutim, u početku devetnaestog stoljeća, španjolska zvijezda počela zapadati, dok nije na američkom kopnu konačno i zapala, počele su redom nicati jedna za drugom osnove za izgradnju toga kanala. G. 1826. složi se jedan američki konzorcij za prokop kanala, ali ne nađe odziva u novčarskom svijetu; a g. 1830. osnova se jedno holandesko društvo pod predsjedništvom samoga kralja, ali ni to nije bilo bolje sreće. G. 1839. stalo se opet snovati nešto takovo u Filadelfiji, no i to bez uspjeha. G. 1855. predana je prometu interoceanska željeznica od Colona do Paname, koju je izgradilo jedno američko društvo. I ta je pruga zamijenila međutim kanal.

G. 1856. predlože Udružene Sjevero-američke države Kolumbiji nacrt ugovora za izgradnju kanala u Panamskoj prevlaci, jer je tada Panama pripadala Kolumbiji, i obećaju joj mnogo zlata, ako im na prevlaci ustupi pojas zemljišta u širini od 20 milja; ali Kolumbija nije o ustupu htjela ni da razgovara. G. 1869., pa 1870. iznose iste države Kolumbiji nove prijedloge, ali opet bez uspjeha.

I kad je „Povjerenstvo za interoceanski kanal“ svjetovalo Udruženim državama, neka napuste svaku misao o prokopu panamske prevlake, jer je to neizvedivo zbog brežuljka Culebre, te im predložilo kao jedinu izvedivu osnovu prokop kroz Nicaraguu, zametnuše one dogovaranja s republikom Nicaraguom uz uvjete za tu sitnu državu vrlo povoljne. No i ti se dogovori izjaloviše.

Uto Ferdinand Lesseps, genijalni izgraditelj Sueskog kanala, stade oko g. 1875. razmišljati, kako da u Središnjoj Americi izvede najzgodniji interoceanski kanal, i on se najzad odluči za Panamu. Odmah se složi „Građansko međunarodno društvo panamskoga kanala“. I Kolumbija dade već 28. ožujka 1876. tome društvu svoju privolu za izgradnju kanala kroz Panamsku prevlaku.

Do g. 1879. izrađeni su svi nacrti, koje odobri međunarodni znanstveni kongres, što se je te godine sastao u Parizu. Još iste godine bi potpisana proračunata glavnica od trista milijuna franaka, i Lesseps otplovi odmah, da inaugurira radnje. Ljudi su spremno davali svoj novac u tu svrhu, u nadi, da će im se isplatiti, kao i dionice Sueskoga kanala. Lesseps je otplovio s kćerkom Ferdinandom i sinom Karlom. Ferdinanda je simbolički prva udarila mašklinom u zemlju, a tad je golemo mnoštvo gladnih radnika prihvatilo posao.



Sl. 74. Njemački parobrod „Bremen“. Najbrži parobrod na svijetu. Dug 280 m., dubok 16 m. Nosivost 50.000 Br. Rt.

Sad je u Udruženim državama sve graknulo: državnici i političari, štampa i narod, i sve vikalo, da je time pogaženo Monroevo načelo „Amerika Američanima“. Ta se uzrujanost najzad izvrgla u prkos, koji dovede do prijedloga, da se izgradi interoceanska željeznica preko prevlake Tehuantepec, ne bi li se time bojkotiralo „Panamsko željezničko društvo“, koje je podupiralo Lessepsa. I nastade oštro dopisivanje, osobito s Engleskom, dok nisu Udružene države g. 1883. proglasile, da će vlastitim sredstvima i za vlastitu porabu iskopati drugi kanal u Nicaragui. U tu je svrhu 1. prosinca 1884. potpisan u Washingtonu ugovor, kojim su Udružene države sklopile s Nicaragu-om „vječni savez“. Ali taj ugovor nije američki senat nikad odobrio: kad je naime postao predsjednikom Udruženih država demokrat Cleveland, on ga iz senata povuče, „da ga prouči“, i nije ga nikad više predložio.

Međutim su radnje na prevlaci, započete g. 1881. s najvećim oduševljenjem, u onoj ubitačnoj klimi napredovale slabo, ili nikako. Rasipnost uprave ubijala je gotovo svaku nadu u uspjeh[1]). Zato odašalju iz Pariza inžinira Rousseau-a, koji u svome izvještaju izjavi francuskoj vladi, da je proračunata svota daleko ispod faktične potrebe, da je vodoravni kanal neizvediv, i da bi trebalo graditi kanal na ustave.

Društvo je međutim bilo preopterećeno velikim dugom, pa da se izbjegne stečaju, zatraži od francuske vlade ovlaštenje za zajam od 720 milijuna u obveznicama. Parlamenat to dopusti; ali i od tog novca u prosincu 1888. nije više bilo u društvenoj blagajni ni jednoga centima. Radi toga se 5. veljače 1889. g. društvo razišlo.

Sada parlamenat imenova istražno povjerenstvo, da se razvidi, kako se je prosuo toliki narodni novac. Povjerenstvo otkrije užasnih malverzacija, te u rujnu 1892. bude čitava stvar predana državnom odvjetniku. I to je onaj golemi svjetski škandal, koji je, i bez kanala, ovjekovječen imenom „Panama“!

Istražno je povjerenstvo našlo, da je sva sila narodnih zastupnika i senatora prodala društvu svoje glasove za velike svote. Gdjekoji je zastupnik dobio za svoj glas do trista hiljada franaka! Trebao je da dođe pred sud i sam Lesseps, kojemu su bili međutim sve zaplijenili, a sina zatvorili. Ali kad je vlada uvidjela, da će sudbena rasprava iznijeti novih sramota, a bez ikakove koristi, udese stvar tako, da do sudbene presude nije uopće ni došlo. Brzo se je zaboravilo, da je na onoj prevlaci pedeset hiljada ljudi ostavilo svoje kosti!

Na ruševinama propaloga Panamskoga društva osnovalo se

[1]) Iskopalo se svega oko milijun kubičnih metara zemlje. I mada je groznica kosila ljude na stotine, uvijek su pridolazili novi radnici, jer su bijelce plaćali zlatom, crnce srebrom.

novo s glavnicom od 65 milijuna franaka, sa svrhom, da što bolje unovči koncesiju, koju je naslijedilo od prvog društva.

I kad su Udružene države g. 1898., u doba rata sa Španijom, osjetile nuždu interoceanskog kanala, jer su im ratni brodovi morali da obilaze čitavu južnu Ameriku, stadoše ozbiljno razmišljati o izvedenju takova kanala. Francusko panamsko društvo ustupi im svoju koncesiju za 40 milijuna dolara. Tu su financijalnu operaciju prozvali „Panamino“.

Kolumbiji su Udružene države ponudile 10 milijuna dolara za komad zemljišta u prevlaci od jedne do druge obale, a u širini od 6 milja. K tomu bi joj počevši od devete godine, poslije potpisanog ugovora, plaćale godišnji kanon od 250 tisuća dolara. Kolumbija je te ponude odbila. — Odmah zatim buknu na prevlaci prevrat, i Panamci proglase republiku. Kolumbija nije smjela slati vojsku protiv buntovnika, jer su odmah doplovile do prevlake i pacifička i atlantska eskadra Udruženih država.

Dne 13. studenoga 1903. Udružene države priznadu Panamsku republiku, koja poslije pet dana potpiše onaj isti ugovor, koji je Kolumbija odbila. I Kolumbija je morala priznati mladu republiku. Dne 2. svibnja 1904. prenese Francusko panamsko društvo sva svoja prava na Udružene države, a 4. do 7. istoga mjeseca izruči im i čitav inventar. Kolumbija se zadovolji s odštetom od 25 milijuna dolara i povlasticom, da njezini brodovi, za sva vremena, mogu prolaziti kanalom bez ikakove pristojbe, dok sama republika Panama, osim 10 milijuna dolara primljenih u prvom početku, prima, počevši od g. 1912., godišnje još 250.000 dolara.

Radnje su, od doba preuzeća kanala po Udruženim državama, a koje su trajale dugih deset godina, stojale 350 milijuna dolara. Kad se ta svota doda onoj milijardi i 100 tisuća franaka, potrošenih od Francuza, onda su svi troškovi pozobali ukupnu svotu od 3 milijarde zlatnih franaka, naime do časa, kad je kanal službeno predan prometu, a to je bilo 1. ožujka 1915. Ponajprije je uloženo do 100 milijuna dolara za asanaciju one smrtonosne klime. A dotle su radili sami crnci iz Antila i nekoliko stotina Kitajaca. Kad je klima ozdravljena, navrvjelo je, pod čitavom vojskom inžinira, oko 60.000 radnika sa svih strana, među njima 10.000 bijelaca.

Duljina kanala iznosi 80 kilometara, širina od 100—300 metara, a dubljina od 12—14 metara. S atlantske strane kanal počinje u drazi Limon (sl. 68. i 69.), a ulaz mu je zaštićen golemim valobranima; 3 ustave izdižu brodove, te se plovi, kako je već spomenuto; na drugoj strani jedna ustava vodi u jezerce Miraflores, a druge dvije spuste brod kod Balboa, predgrađa Paname, na razinu mora. Ustave su dvostruke, i tako se istodobno jedan brod diže, dok se drugi spušta. Ustave su duge po 350 m., 34

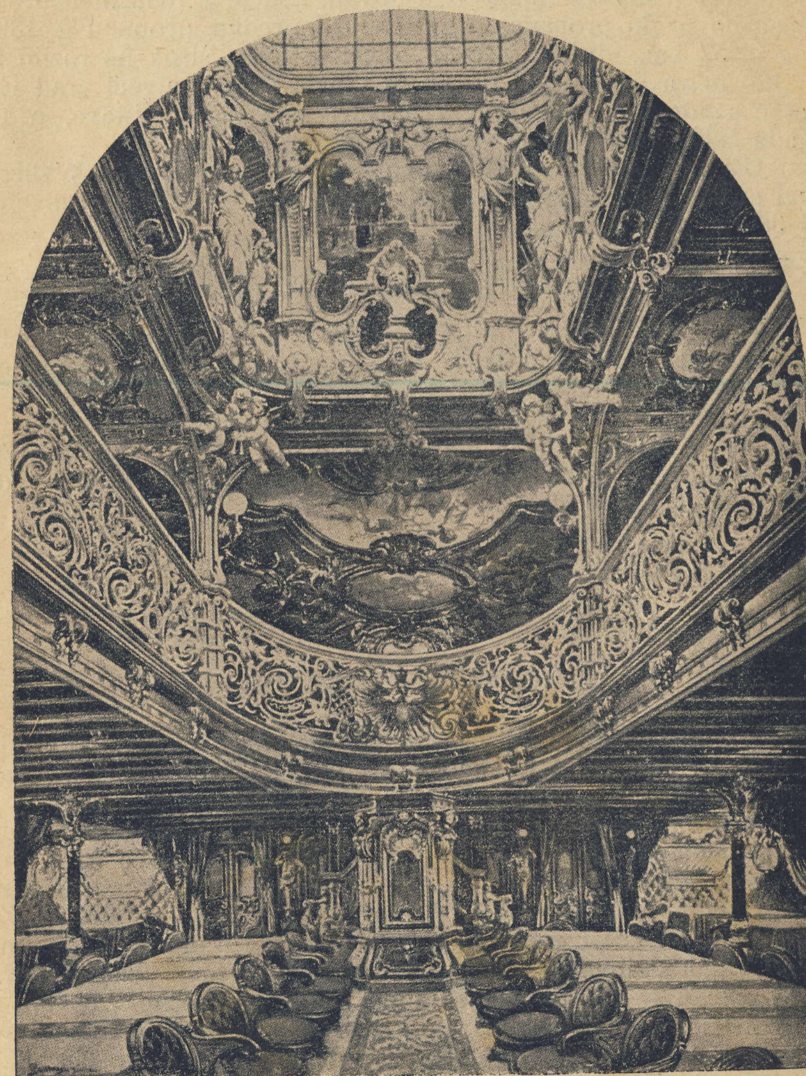
široke, a 20 m. duboke, pa mogu primiti i najveće morske gorostase. Suvišna voda iz jezera Gatum protječe oduščima, i svojim padom stvara električnu energiju, s pomoću koje se rasvjetljuje čitav kanal i pokreću nebrojeni mehanizmi: elevatori, vrata pojedinih ustava, i lokomotive, koje remorkiraju brodove. Vožnja traje 7 do 8 sati. Na krajevima kanala podigoše se nova dva grada: Cristobal na atlantskoj, a Balboa na pacifičkoj strani. Pristojba za prolaz iznosi dolar po čistoj toni. Ali ratni, pa izletnički i prazni brodovi uživaju polakšice. — Najveću korist crpe, kao što je i prirodno, Udružene američke države, koje su njime dobile novo sredstvo ekspanzije i obrane. Sad taj kanal omogućuje, da se morske jedinice, rasijane po Tihom i Atlantskom oceanu, s najvećom brzinom nađu na okupu, u jednom ili u drugom moru, kao što se dogodilo i g. 1917.

Ali kad onih dvadeset i devet milijuna tona prometa, koliko je bilo g 1928., dosegnu četrdeset milijuna, Panamski kanal ne će dostajati, te će trebati izgraditi još jedan, a taj će po svoj prilici sjeći republiku Nicaraguu. G. 1915. prošlo je kanalom tek 1075 brodova, a g. 1928. već 6.456! Danas, bez ikakve sumnje, prolaze onim kanalom dnevno najmanje dvije stotine brodova. Izgradnja drugoga kanala možda će se nametnuti mnogo prije, nego li se misli. Radi toga je Udruženim državama stalo mnogo do toga, da u srednjoj Americi vlada mir, i zato su one ponovno posredovale u smutnjama, koje osobito u Nicaragui znadu vrlo lako da planu.

e) Goeteburg (Goeta) Kanal.

Kako su švedske obale vezane međusobno golemom mrežom prirodnih kanala, to su ovi, kod izgradnje Goeta kanala, upotrijebljeni kao spojne vodene ceste. Tako se dvije trećine Goeta kanala sastoje od prirodnih manjih kanala (sl. 70.), te nije trebalo da se iskopa više od jedne trećine Taj kanal imade ništa manje nego 65 ustava, koje podižu postepeno njihovu razinu na 91 m. visine, dok ga druge ustave spuštaju na niže prema drugomu moru. Kanal ide od grada Goeteburga do divnih Trollhättanskih slapova, gdje su najjače električke centrale na svijetu (165.000 turbinskih konjskih sila). Goeta kanal je dug 347 milja[1]).

[1]) Kanal Languedoc ili Canal du Midi, u jugozapadnoj Francuskoj, koji spaja Atlantski ocean sa Sredozemnim morem, makar bi sa svojih 239 km. duljine spadao među najdulje kanale novoga vijeka, ne dolazi ovdje u obzir poradi njegove plitkoće. Dubljina mu naime mjestimice jedva doseže dva metra. Prema tomu je prilično i uzak, jer mu srednja širina ne nadilazi na razini 20 a na dnu korita 10 m. Radi toga, i bez obzira na njegovu stotinu mostova i toliko ustava nije prikladan za plovidbu većih brodova. Izgrađen je od g. 1666.—68., a predan prometu tek 1681.



Sl. 75. Blagovalište I. razreda na superatlantiku Sjevero-njemačkog Lloyda.

f) Manchesterski kanal.

Manchester se nalazi u onom kraju Engleske, gdje joj je najgušće pučanstvo. Kanal je zasnovan, kad je g. 1883. Manchester počeo da naglo propada, a svršen je i predan prometu g. 1894. Dug je 57 km., dubok više od devet metara, širok na razini 90 do 120 m., a na dnu 40 do 60 m. Spaja drugi najveći grad Engleske s morem, i uštećuje pretovarivanje robe. Ustave, a tih imade četiri, izdižu brodove do 30 m. (sl. 71.).

Ostali engleski umjetni kanali, zajedno s onima u Wallesu, dugi su svi zajedno preko 3000 milja, a predstavljaju glavnicu od 38 milijuna funti.

g) Podzemni morski kanal između Marseille i Rhône.

Taj kanal nema svoje povijesti ali spada među divne uspjehe moderne tehnike. On je pravi kanal-tunel. Ide sedam kilometara pod zemljom. Tunel je visok 15,60 m., širok 22 m., a voda je u njemu duboka 4 m. Stojao je 300 milijuna franaka. Gradnja je započeta g. 1911., voda je u nj puštena g. 1926., a svečano otvorenje je bilo g. 1927. Tim kanalom mogu ploviti brodovi do 1500 tona (sl. 72. i 73.).

XXVII.

S razvitom zastavom.

S dvije veličanstvene ceremonije počinje i svršava na brodu svaki Božji dan, a to je, kad se u jutro na krmi razvija, i kad se na večer spušta narodna zastava, uz propisani pozdrav.

Ratnomu je brodu zastava sveta upravo onako, kao i pukovniji kopnene vojske, možda još i svetija. Brod je dio domovine, koji se pomiče na vodi, a njegova mu zastava podaje neku veličanstvenost, doplovio on kuda mu drago. Za veće ratne brodove zastava je obično dar gradova, kojih ime nose, ili pak odličnika, kojih prezime uzima brod kao jamstvo sreće. Takve se zastave izručuju uz velike svečanosti i čuvaju u posebnima, umjetnički rezbarenim i iskićenim škrinjicama, a čuvaju se s ljubomornom brigom. One su namijenjene za dan bitke i za vrlo rijetke i vrlo svečane zgode. Za običnu se porabu uzimaju jednostavne zastave, koje se, izložene suncu i nevremenu, parene na toplom i gustom dimu iz dimnjaka, lako mrljaju i brzo propadaju.

Ali ratni brod ima i zastave sviju drugih naroda, jer kad se ispaljuju pozdravne salve, izmjenjuju se pozdravi razvijanjem dotičnih zastava.

Kako je mornarska etiketa stroga na brodu, pa između broda i broda, smatra se ona kao dopunjak mornarske stege. Ta etiketa, strogo držana, određuje odmah položaj dvaju stranih brodova, pa se time dokidaju sve one neugodnosti, koje bi se mogle poroditi iz osjetljivosti i narodnog ponosa. Vidjeli smo u ovoj knjizi[1]), a nije tomu ni davno, kad su eskadre dvaju različnih naroda, sastavši se na pučini ili blizu obale, s pravim topovskim mecima zahtijevale svaka za se prednost pozdrava.

Ratni brodovi često pohode inozemne luke te imaju više puta da obave vrlo delikatne misije, bilo u mirovne svrhe, bilo za zaštitu života i interesa svojih sunarodnjaka; stoga je vrlo uputno, što su sve vanjske manifestacije i svaki dodir sa stranim zastavama i vlastima, građanskim i vojničkim, točno kodificirane međunarodnim pravilnikom.

Danas je zadaća ratnog brodovlja često puta više diplomatska nego li vojnička, pa je posve očita nužda, da i vladanje brodske momčadi — osobito u inozemstvu — bude u skladu s najstrožim odgojem: dostojanstveno, puno takta i delikatnosti.

Događa se često puta, osobito u inozemstvu, da se na ratnom brodu priređuju svečanosti, na koje se poziva sama elita pojedinog grada. Sa sjajem tih svečaaosti ne da se ništa uporediti. One uvijek uspiju, jer tomu pripomaže neiscrpiva domišljatost mornareva. Paluba se pretvara u začarani perivoj, a katovi u najsjajnije salone. Svuda se prelijeva sjaj svjetlosti, sve je najelegantnije. Tu eleganciju ne zna nitko da oponaša, jer se ona razvija u krugu, koji je najosebujniji, kao što je doista unutrašnjost jednoga ratnog broda. A ono, što je pogotovo nenadmašivo, to je ona učtivost, to su one delikatne pažnje tih amfitriona, koje pojedini grad pamti, dugo ih se sjeća, i poželi, da im ona zastava opet čim prije zaleprša u njihovoj luci.

* * *

Kakvu li nam pak veličanstvenu sliku ne predstavlja transatlantski gorostas, koji presijeca ocean i prispijeva na drugi kontinent s točnošću željezničkog vlaka! Zadivio se svijet, kad je njemački „Bremen“ (sl. 74.) preplovio Atlantik od Cherbourga do New-Yorka za 4 dana, 17 sati i 47 minuta! Time je taj morski gorostas potukao za skoro devet sati rekord, što ga je dotle držao engleski gorostas „Mauretania“, pa je blue ribbon

---

[1]) Vidi: Dio I., str. 234—235.

(plava vrpca) tad prešao natrag Nijemcima, skoro poslije 20 godina, jer su ga Nijemci bili izgubili, kad su se pojavili blizanci „Mauretania“ i „Lusitania“ (ova tragično potopljena za svjetskog rata), koji su dotle svojom brzinom od 25 do 26 milja na uru predstavljali nedostiživu granicu.

„Bremen“, blizanac „Europe“, jači je od „Mauretanije“ za nekoliko tisuća tona, a preplovio je Atlantik s više od 27 milja na uru. I ljudski rod može da se ponosi tim uspjehom, kad se 4 „Bremenova“ dana i njegovih 50.000 tona usporede s 24 dana, što ih je prije 114 godina trebao „Savannah“ sa svojih 350 tona, da prvi preplovi Atlantik, pomažući se i parom i jedrima!

Još prije 93 godine, t. j. 1840. trebalo je, s tonažom od nešto preko 2.000, punih 14 dana da se preplovi Atlantik. Englezi su tad zametnuli utakmicu za prvenstvo s parobrodarskim društvima američkim. G. 1847. stupili su u utakmicu i Nijemci, i tad je započela ona „promjenljiva“ najveća brzina: g. 1873. prevaljuje „Baltic“ 15 milja, g. 1888. „Campania“ 21 milju, g. 1900. „Kaiser Wilhelm II.“ 23,5 milja, a „Mauretania“ g. 1908. 26 milja.

Nijemci, koji su prije imali, pa opet izgubili prvenstvo, namjeravali su ga natrag dobiti početkom svjetskog rata s gorostasom „Vaterland“ od 58.000 tona, ali taj sada plovi pod zastavom Udruženih Sjevero-Američkih država pod imenom „Leviathan“ (sl. 41.).

Čini se, da se Englezi spremaju na novu utakmicu s dva supertransatlantika, od 60.000 tona, koji se već grade, ali njihovi se detalji drže u najvećoj tajnosti. Francuska je međutim već porinula u more superatlantik „Normandie“ od kakvih 75.000 tona; dosad je njihov najsjajniji parobrod „Paris“ (sl. 30.). Ni Italija nije u tom zaostala, te već plove njezina dva transatlantika svaki od 50.000 tona, koji su plovidbu od Napulja do New-Yorka skratili na samih 7 dana. Talijanski „Rex“ uspješno se natječe za plavu vrpcu, a odlikuje se ne samo brzinom već i raskošnim nutarnjim uređenjem (sl. 31.).

A što nam sve ne pruža transatlantski gorostas pred oči! U pozlaćenim dvoranama (sl. 75. i 76.), gdje se prelijevaju golemi valovi svijetla, na okupu je mnogo gospođa u svečanim haljinama, dok su gospoda u društvenom odijelu. Deliciozna glazba odjekuje i poziva na ples. Tek neznatan šum, koji se odrazuje na obješenim kristalnim prizmama ispod sjajnih lustera, odaje, da golemi strojevi tjeraju gorostasni parobrod. Kroz prozorčiće gledaš bijelu pjenu valovlja, koje je nemoćno spram gorostasa, koji nad njim vlada. U pozlaćenim dvoranama razvija se rafiniran, raskošan život. „Liftovi“ se dižu i spuštaju s donjih na gornje katove, da putnicima pištede trud penjanja po ono nekoliko udobnih sagovima prekritih stepenica. Stolovi su puni cvijeća, uvijek prostrti, te se gotovo savijaju pod težinom cizelirane srebrnine, egzotičnog voća i najslasnijih jela. Čitavi je put beskrajna svečanost, dok časnici i momčad bdiju izmjenice nad sudbinom svojih sretnih gosti.

Ni magla, ni tmina, ni oluja, ne mogu da uspore napredovanje morskoga gorostasa. Straže na pramcu ispituju obzorje; časnici „od straže“ na zapovjedničkom mostu, koji se izdiže visoko nad morem, na svome su mjestu, a nad svima bdije zapovjednik, na kojem počiva golema odgovornost za tolike živote, za bogati teret, za poštu, koju izmjenjuje jedan kontinenat s drugim. On će



Sl. 76. **Društveni salon na „Aquitaniji“ (str. 83.).**

se pojaviti i u salonima, uvijek učtiv i sa smiješkom na usnama, makar ga morila i najteža briga. Njegov pogled, njegova riječ uvijek je puna optimizma, uvijek je „sve dobro“: nikad plovidba nije bila „ni brža ni sretnija“ baš od ove. U svoju lijepu kabinu ide samo da se preobuče; pa ako i zaželi malo počinka, čini to u nautičkoj komori, odmah do zapovjedničkog mosta, gdje no bdiju časnici, na kojima je red da straže, uvijek spreman da skoči na prvi poziv. To je junak, zadovoljan sa samim sobom i

sa svima, veseo i srdačan, koji za čitave plovidbe nađe tek koju rijetku uru počinka, i to odjeven na kakovu divanu, s otvorenim vratima u zavjetrini, samo da bude što spremniji. On će uživati mir i počinak istom po dolasku, kada, spustivši sidro, priveže svoj parobrod uz pristanište, i kad se zahvalni putnici s njime oproste.

Transatlantik mimoilazi putem obični iseljenički parobrod. A kakva razlika u pojavi tih brodova!

Danju je paluba iseljeničkog parobroda dupkom puna mnoštva, koje traži svježega i čistog zraka. Poveća djeca vrve amo i tamo i nalaze načina kako da se poigraju, usprkos vrevi ljudstva. Žene su u skupinama, mnoge s dojenčadi na prsima. Muškarci puše, razgovaraju, nekoji i pjevaju. Imade i staraca, koji nekako kruže pogledom, kao da se i sami čude, kako su tu dospjeli. Izgleda na prvi mah, kao da su svi ti ljudi veseli. Pa ako i jesu, ta radost ne dopire do srca; to je nekakovo površno raspoloženje, kakovo vidimo kod ljudi, koji se napređu da zaborave ono, što su ostavili za sobom! Domovina se ne zaboravlja! Ubogi ljudi! Privlači ih u daleke strane neka velika nada, koju podržava čvrsta odvažnost i neiscrpiva vjera u rad. Oni dobrovoljno hrle u susret svojoj sudbini. Ali rođena im je gruda ipak uvijek u pameti. Koliko će ih je još jednom vidjeti?

Spušta se suton. To ljudsko stado silazi u duboko podbrođe. Žene u svoje odjele, s djecom i dojenčadi, muškarci u svoje. Izmjenjuju se pozdravi i želje. Još će koji čas odjekivati u brodu i glasovi i pjevanje, tad će zavladati potpuna tišina.

Brod šutke plovi dalje. Iseljenici počivaju mirno u svojim odjelima. Spavaju malne svi, a mnogi u poremećenom snu naziru i radišnu budućnost, što ih čeka, okružena tolikim nadama; javlja im se i prošlost, bolna, ali ipak mila. I tako se skotrlja na jastuk i po koja suza, pa se javi amo i tamo i po koji uzdisaj. Električne žarulje odrazuju prijatno svijetlo, ventilatori osvježuju i čiste zrak, spavalište je mirno. Parobrod s golemim pramcem siječe valovlje, žuri se prema Americi, gdje no Bog zna kakva sreća čeka onaj ljudski teret, one bijedne podrtine staroga jednog svijeta, a koji je ipak još uvijek vrstan, da stvori čvrsta pokoljenja novog naroda.

Prolazi mimo spori, teretni parobrod. Taj je tako nizak nad vodom, tako krcat, da mu se more razbija na palubi, kad i nije osobito uzburkano. Tu je nagomilano robe, koliko su je smjeli ukrcati, a da se ne prekrše propisi, da se ne mimoiđu najnužniji uvjeti sigurnosti. Pa i on se poslije nekoliko dana gordo izdiže nad vodom, jer je svoj teret već iskrcao u nekoj luci, a sad se žuri u drugu, gdje ga čeka novo pristanište. Balast ga njegov jedva drži uspravno; pramac mu je čitav nad

vodom, a i krma je izdignuta, i stoga propeleri pokazuju svoja pera, mlateći bijesno vodu, podižući gotovo brdo pjene okolo sebe. Najdonji njegov dio, kobilica, minijem oličena, pokazuje nekakvo blatno crvenilo, koje se ne slaže ni s morskom ni s nebeskom čistom bojom. I tako nagnut s pramca prema krmi, izgleda kao smiješna nakaza, spopada te strah, da će se sad na sunovratiti ili prevaliti; ali i on nastavlja svoj put. Možda će se već nakon tri dana pojaviti tako nakrcan, da će nam nametnuti sam po sebi bojazan, ne će li se doista strovaliti u morske ponore.

Pojavit će se kojiput i kakav veliki jedrenjak, koji se gizda golemom površinom svojih tankih jedara, i plovi veličanstveno pod pritiskom vjetra. — Uzduž obala eno ti sva sila jedrilica; to su sami maleni brodovi, pravi morski mravi; a imade amo i tamo i rastegnutih oblačića dima, — to je iz dimnjaka dalekoga nekog parobroda.

A koje pero da opiše raznolikost života na brodu i njegove uvijek raznolike pojave?

Čovjekova volja svladava na moru svaki čas i materiju i elemente; ona izmiče iz te borbe sveđer jača i pobjedonosnija!

Primorski narod može svoju sreću i blagostanje da nađe i osigura samo na moru!

Sadržaj

Popis slika.

70

2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19
20 21 22 23 24 25 26 27
28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38

51

58

70
77

98